

ЯНВАРЬ 2004

ИЗДАЕТСЯ С 1991 г. WWW.MOTO.ZR.RU

Мото

За рулем

01
ISSN 0869-5626
9 770869 562049

ПРЯМИКОМ
ИЗ ЛАЗАРЕТА
АСФАЛЬТОВЫЙ
ВЕЗДЕХОД
«ДЖИКСЕР»
НЕ ДЛЯ ЭТОЙ ЖИЗНИ
ПОДЪЕМ В СВЕЧУ
ПРИВОД? ПОЛНЫЙ!
ДИКОВИНЫ HONDA
МУЖСКИЕ ИГРЫ

ДУКАТИ

ДАЛЬНОБОЙЩИК



ТЕСТЫ:

YAMAHA TW200 ■ DUCATI ST3 ■
SUZUKI GSX-R1000 ■ MMB3-1.102
■ АВДИС-6.502



ГРУППА
КОМПАНИЙ

SOUZMOTO

МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ОТ ЯПОНСКОГО ДИЛЕРА



**В НАЛИЧИИ
И НА ЗАКАЗ**

МОТОЦИКЛЫ: чопперы, спорт, классики, эндуро
и ВЕСЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД АВТОМОБИЛЕЙ
японского, европейского и американского производства

ЦЕНЫ - ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ!

достоверность пробега, гарантия юридической чистоты

www.souzmoto.ru

Москва, ул. Д. Ульянова, д. 26а, тел.: (095) 123-7016, 123-8681

Япония, тел.: (10-81) 902-77-62-466

БОЛЬШОЙ ВЫБОР НОВЫХ И SECOND HAND МОТОЦИКЛОВ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
Kawasaki
 ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА • TRADE-IN

YAMAHA
SUZUKI

HONDA



ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ЗАПЧАСТЕЙ ОТ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

DUNLOP

K&K KINGS TIRE

Vesrah
 НАСТОЯЩЕЕ ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО

СЕЗОННЫЕ СУПЕРСКИДКИ

НОВЫЕ РАЗМЕРЫ
 110/70-17
 140/80-17
 170/80-15



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
uvex



г. Москва, ул. С. Эйзенштейна, 1, м. "ВДНХ", подземная автостоянка возле памятника "Рабочий и колхозница", т. (095) 181-2028, 181-4255, т/ф (095) 187-6334
 г. Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А, т. (812) 431-1118, 431-1122, т/ф (812) 431-0163
 e-mail: mrmoto@rol.ru www.mr-moto.ru

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ШИН KINGS TIRE, ЭКИПИРОВКИ UVEX И АККУМУЛЯТОРОВ YUASA

YAMAHA

С Новым 2004 модельным Годом!



ПАНАВТО Ко

ЗАО «Панавто Ко» — официальный дистрибьютор YAMAHA в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»
 Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68. Одежда, аксессуары: 974-13-22
 Информация о дилерской сети на www.panavto.ru

ДП ПАНАВТО — официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине
 01001, Украина, Киев, Музейный пер., 4, тел./факс: +380/44/ 490-55-74
 Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22, т/ф.: +380/44/494-31-44



Сертифицирован Национальной
тиражной службой России
The circulation is certified by the
National Circulation Service

Генеральный директор
ОАО «За рулем»
Виктор ПАНИРСКИЙ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Сергей ГРУЗДЕВ
Отв. секретари
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Александр ЛЕБЕДЕВ (зав. отделом)
Борис ДАХНОВСКИЙ
Оформление
Суринна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталья ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО

Реализация журнала
Александра ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65; (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел.: (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное Бюро «За рулем»
Семён ШАДРИН
тел.: (095) 961-11-55
Рекламное Бюро
«Полезные страницы»
Александр МУХИН
тел.: (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г.
Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц
Формат 207х270
Отпечатано в типографии: G. Carate (Италия)
компания QTA LLC

Материалы, опубликованные в журнале, —
собственность ЗАО «ЮКИ «За рулем».
Перепечатка допускается только с разрешения
издателя.

All articles and illustrations are copyright. All rights
reserved. No reproduction is permitted in whole or
part without the express consent of «Za Rulem»
Joint-Stock Company.



Публикации, обозначенные этим
знаком, печатаются на правах рекламы.
Редакция не несет ответственности за
достоверность информации в рекламе.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов
пер., 10 (Address: 10, Selyverstov per., Moscow
107045, Russia). Тел. (Tel.) (095) 207-33-49,
телетакс (fax) (095) 737-41-92;
E-mail: moto@iz.ru, http://www.moto.zi.ru.



Цена журнала по каталогу «Роспечати» — 24 руб., розничная цена — 30
рублей.

Подписка — во всех отделениях связи СНГ. Под-
писной индекс по каталогу «Роспечати» на полго-
да — 70594, на год — 72391.

Внимание авторов! Обязательно указывай-
те ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом),
паспортные данные (серия, номер, кем
и когда выдан), ИНН, номер свидетельства
пенсионного страхования, дату и место
рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:



с. 26 «Джиксер»



с. 38 Ездил, знаю...



с. 36 По-нашенски

ТЕХНИКА

6, 25 Новости

- 10 **Тест Кантри-контакт**
- 16 **Замена в рядах атакующих**
- 26 **Пружина Калашникова**
- 32 **Незнакомый «джиксер»**
- 32 **МОФ: крути педали...**
- 36 **«Минск» с чистого листа**
- 36 **Рейнкарнация «кошки»**
- 38 **ATV из Ярославля**
- 38 **Не понасышке**
- 38 **Выход из клетки**
- 38 **Поездив на экстремальном болиде...**
- 40 **Железный марш**
- 40 **Гармонический строй**
- 46 **Три евробайка с японским именем**
- 46 **Экзотика Всепролазы**
- 52 **Эволюция «2х2»**
- 52 **Рождение жанра**
- 52 **И неважно, кто отцы**
- 56 **Генезис скутера: эпизод третий**
- 56 **Ретроскоп**
- 56 **Чудеса и диковины**
- 56 **В музее Honda**
- 60 **Экзотика Лазарет**
- 64 **Чудаковатый кастомайзер**
- 64 **Самопал Дружбе Квасимодо**
- 66 **Стычка: творец и его критики**
- 66 **Практическая польза**
- 66 **«Соло» для шоссе с «боем»**
- 66 **На службе МЧС**

67 Прêt-à-porter

Ижевские бопотоходы

РЫНОК

- 68 **Прилавок**
- 68 **Кудесникам сварки, мастерам «болгарки»**
- 68 **Продукция Liqui Moly**
- 69 **С комфортом Давай поговорим**
- 69 **Что такое «Интерком»**
- 70 **Бенефис дилера Купи и угомонись**
- 70 **Расходники Vesrah**
- 71 **VIP-холл Папа становится**
- 71 **молодым и отвязным**
- 71 **Михаил Сухаренко,**
- 71 **Издательский дом**
- 71 **P.O.C.-KOP**

МОТОКЛУБ

- 72 **Экстрим Сальто-**
- 72 **мотомортале**
- 72 **Акробат из Чехии**
- 74 **Мастер-пилот**
- 74 **В урон!**
- 74 **Искусство**
- 74 **«козления»**
- 78 **Мужские игры**
- 78 **«Чайники»**
- 78 **на трассе GP**
- 82 **Экстрим за деньги**
- 82 **Зимний адреналин**
- 82 **Вставай, а то опухнешь**
- 82 **Досуг в картинг-центре**



с. 74 Как «козлы»



МОДЕЛИ:

Yamaha TW200,
двойного
назначения, с. 10

Ducati ST3,
спортивно-
туристский, с. 16

Suzuki GSX-R1000,
спортбайк, с. 26

«Минск» ММВЗ-1.102,
мотовелосипед, с. 32

«Рысь-2»,
мотовездеход, с. 36

Ducati 999,
спортбайк, с. 38

Yamaha XT660R,
двойного
назначения, с. 40

Yamaha XT660X,
супермотард, с. 40

Yamaha MT-03,
концепт-байк, с. 40

Lazareth,
экзотик-байк, с. 60

«Нирвана»,
самodelка, с. 64

«Чиж»,
самodelка, с. 98



с. 10 Кантри-тест



- 84 **Распахнутый мир**
Я больше не боюсь людей
От Тернополя до Владивостока
- 90 **Резонанс**
В гору лезть – не по клавишам бить
Почта об экспедиции на Эльбрус
- 92 **Письмо** Вот так обнова!
История о «Юнкере»
Кульм масс
Ты жива еще, моя «старушка»?
Китайский вариант Jawa
- 93 **Увековечим** Натюрмоты
Овощная техника
Напасть Полет дурацкой мысли
Непризнанные творения
- 94 **Клуб-инфо**
Нашествие лапланафтов на Север
Крутой экспедиционный сезон
Увековечим
Сниму последнюю рубаху
Красота раскрашенного тела
- 95 **Клуб-инфо** Порысачим на льду
Приглашение к гонке
Великолепие тату
Первый в России международный Tattoo-fest
- 96 **Книжная полка**
О «Юнкере» бедном замолвите слово...
Мечом и колесом
Древо бестолковости
- 97

РЕМЗОНА

- 98 **Чижжж...** (история везения)
Идентификации не поддается
- 102 **Дышите глубже. И чаще**
Тюнинг мокика «Пилот»
- 105 **Фильтр-экспромт**
Нестандартный воздухоочиститель
- 106 **Стой и не рыпайся!**
Задний «барабан» ATV
- 108 **Хочу все знать о токе**
Плохие и хорошие тестеры
- 110 **Почти как у «Харлея»**
Замок зажигания
- 111 **Вопрос-ответ**
- 112 **Мозгодром**
Советы бывалых

СПОРТ

- 114 **MotoGP Rossi + Yamaha = ?..**
Альянс чемпиона и команды «середнячка»
- 115 **MotoGP, «кольцо», гонки на льду,**
спидвей, ралли-рейд,
триал, эндуро, хобби
- 119 **Кто у руля?**
Какой мотоспорт
нам нужен?
Интервью с президентом
НРМФ Григорием Шуликом
- 120 **Реклама**
Цены на мототехнику



с. 32 Крути педали

ОПЕРАЦИЯ «КООПЕРАЦИЯ»

О бедневшие аристократы женятся на дочках нуворишей... Эта доля не обходит стороной и прославленные мотоциклетные марки. Клаудио Кастильони, владелец итальянской MV Agusta (выпускающей также мотоциклы Cagiva и Husqvarna), подписал соглашение о кооперации с концерном Proton Group, крупнейшим производителем автомобилей в Малайзии. Впрочем, кооперация — это громко сказано: азиаты выкупают контрольный пакет акций. В обмен итальянцы (которые фактически уже обанкротились — компания находится под внешним управлением финансовой группы Banca Intensa) наконец-то получают оборотные средства, необходимые для запуска в производство новых моделей. Какой интерес у малазийцев? Ну, во-первых, у них давно и явно проявляется тяга к аристократическим именам: им уже принадлежит легендарная английская компания Lotus. Во-вторых, они не равнодушны

и к мотоциклам: вот уже несколько лет на их деньги легендарный Кенни Робертс-старший содержит в MotoGP команду Proton Team KR. Увы, без особого успеха... Малазийцы, может, рассчитывают на то, что гений итальянских инженеров выведет Proton на подиум? Или это будет MV Agusta?

Тем временем Кастильони объявил о дебюте третьего спортбайка в «литровой» семье MV Agusta — к моделям F4 1000 и Tamburini теперь присоединяется Ago! Новинка названа в честь знаменитого мотогонщика Джакомо Агостини, 15-кратного чемпиона мира (13 титулов он добыл на «тех еще» MV Agusta). Легендарный «Аго» (под этим прозвищем он известен в мире MotoGP) принимал самое деятельное участие в создании и доводке современных мотоциклов марки, и каждый из спортбайков «его» серии (а их будет выпущено всего 300 штук) украсят автографом чемпиона.



Фото: MV Agusta

НЕ ДВИГАТЬСЯ! ЭТО — СКАНДАЛ!

Противоречия между FGSport, организатором чемпионата мира Superbike, и Ассоциацией производителей спортивных мотоциклов (в нее входят японская «четверка», а также европейские компании Aprilia, Ducati, KTM и MV Agusta), завершились скандальным разрывом. 16 ноября Ассоциация выпустила коммюнике, в котором объявила, что ее члены (за исключением Ducati, повязанной соглашениями со спонсорами) отказываются от участия в чемпионате мира Superbike 2004 года, более того, они не будут поддерживать и частные команды.

Что послужило причиной взрыва? Во-первых, членам Ассоциации не нравится, что гонки давно утратили характер соревнований на практически серийных мотоциклах, тогда как в 80-х годах чемпионат задумывался именно с такой целью. Теперь же для победы в этих гонках необходимы аппараты, немногим уступающие по сложности и стоимости мотоциклам Гран-при. Что приводит к трудностям и для самих компаний: они вкладывают огромные деньги в разработку и изготовление таких машин, а потом даже не могут распродать серии, выпущенные по условиям омологации! Поэтому Ассоциация разработала новый регламент, призванный резко удешевить стоимость машин.

FGSport с ходу отвергла эти предложения. Другой камень преткновения — заключенное организаторами чемпионата соглашение с компанией Pirelli о том, что в гонках Superbike следует использовать только ее шины.

Производители оставили лазейку для отступления: если FGSport согласится с требованиями Ассоциации, гранды вернутся в Superbike. Будем ждать развития ситуации.

КРОШКА ДЛЯ КНИГИ ГИННЕССА

В Книге рекордов Гиннеса зарегистрирован самый маленький в мире мотоцикл. Его сконструировал 40-летний Том Вибберг из Швеции. Вес крохи — 1,1 кг, длина колесной базы — 80 мм, а максимальная скорость — 2 км/ч. На мотоцикле установлен двигатель внутреннего сгорания от авиа-модели. На крохе даже можно ездить (это обязательное условие для регистрации в Книге Гиннеса), правда, не сидя, а стоя на нем одной ногой.

Первый рекорд Том Вибберг установил еще в 1998 г., когда построил самый большой байк — Bigtoe («Большой палец ноги») с двигателем V12 от Jaguar. Высота гиганта — 2,3 м, длина — 4,7 м, максимальная скорость — 100 км/ч.

Угадайте с трех раз, как автор назвал маленькую модель? Правильно, Smalltoe.

СПЛЯШЕМ, ДЕТИ, СПЛЯШЕМ...

А плясать будем отныне на четыре такта. Всеобщая тяга к «экологичным» моторам перекинулась и на мотоциклы для детского спорта. Доселе не замеченная в этом секторе

рынка испанская Derbi представила целое семейство мотоциклетиков: кроссовые Dirt Kid и Dirt Boy (первый — на 10-дюймовых колесах, у второго 12-дюймовое спереди и 10-дюймовое сзади) и супермотард Black Mini. Двигатель для всех трех малюток один и тот же: 50-кубовый 4-тактный с автоматическим центробежным сцеплением и без коробки передач. Он развивает 4,6 л.с. при 8500 об/мин.

По той же тропе пошла и итальянская компания Lem. А она давно не новичок: производством мотоциклов для детского спорта занимается уже четверть века. К сезону 2004 года представила «кроссач» модели LFX с 50-кубовым 4-тактным двигателем Franco Morini.



Фото: Derbi

СТАРИЧОК-БОДРЯЧОК

Японцы трогательно относятся к своим старикам, в том числе и тогда, когда речь идет о мотоциклах почтенного происхождения. Например, неоклассик Honda CB750 уже не экспортируется ни в Европу, ни в Америку, но на местном рынке «дедушку» все еще уважают. Недавно ему прописали «курс омоложения». Внешность ветерана украсила новомодная фара со сложным рефлектором, в его комплектацию вошла противо-



угонная система HISS с микросхемой в ключе зажигания.

А еще Honda последовательно изгоняет из гаммы для местного рынка модели с 2-тактными двигателями. Под «отстрел» на сей раз попали популярные скутеры Live Dio и Lead 100; их сменили машины Dio и Spacy 100. У новинки, кроме 4-тактных моторов, еще одна объединяющая черта: они выпущены в Китае на совместных предприятиях с местными компаниями Sundiro и Wuyang.

КТО ВЫ, МИСТЕР «ИКС 8»?

Один из первых европейских скутеров крейсерского класса – Piaggio Hexagon



(выпускается с 1994 года) «попросился на покой». Ему на смену идет модель под индексом «Х8». Хотя новинка поступит в продажу в ближайшем будущем, специалисты итальянского концерна пока не спешат обнародовать ее технические данные. Известно лишь, что в качестве силовых агрегатов – двигатели современной серии Leader, 4-тактные моторы с жидкостным охлаждением и 4-клапанными головками цилиндров, рабочим объемом 125 см³ (15 л. с.) и 200 см³ (21 л. с.). Оба колеса (14-дюймовое спереди и 12-дюймовое сзади) оборудованы дисковыми тормозами. Багажник под запираемым седлом способен вместить два шлема-интеграла.

сая «диагональ» из алюминиевого сплава. Компоненты – самые изысканные: подвески Ohlins, тормоза Brembo Gold, колеса OZ. Обтекатель изготовлен из углепластика. Любопытный нюанс: две вертикальные фары, закрытые за тонированным стеклом, практически не заметны в нерабочем состоянии. Цена каждого экземпляра – 40 000 долларов. Но если продажи пойдут «на ура», Фогерти не исключает появления в будущем мотоциклов «массового» производства с более привлекательным ценником.

ДЕНЬГИ – ВАШИ, ИДЕИ – НАШИ

Вот и сбывлась мечта известнейшего британского гонщика Карла Фогерти: на рынок выходит дорожный мотоцикл имени «себя, любимого»: Foggy Petronas FP1. А началась история два года назад, когда мотоцикла знаменитость получила от малазийского нефтяного концерна Petronas предложение возглавить гоночную команду, нацелившуюся на чемпионат мира «Супербайк». 3-цилиндровый 900-кубовый двигатель разработала швейцарская компания Sauber Petronas Engineering, а необходимые для омологации 150 экземпляров изготовила малазийская фирма Modenas. Вот, видимо, «омологационные» экземпляры и поступят в продажу в дорожной версии (заявлено, что покупателей будут искать 100 мотоциклов – остальным 50, очевидно, уготована гоночная судьба). 3-цилиндровый силовой агрегат выдает 127 л. с. на заднем колесе – совсем неплохо для машины весом 170 кг. Рама – классиче-



ЛЕТАЮЩИЙ HARLEY

Необычно отметили празднование двух знаменательных исторических дат студенты и профессора университета американского штата Юта. В ознаменование 100-летнего юбилея со дня первого полета братьев Райт на самолете с мотором учащиеся совместно с учеными лабораторий авионавтики и космической



динамики США разработали и реализовали необычный проект – создали реплику самолета Wright Flyer III 1905 года. В ней использовали новейшие материалы – кевлар и стекловолокно, которые применяют при создании космических шаттлов, ракет нового поколения и военных самолетов. А старый мотор Чарльза Тейлора заменили двигателем Harley-Davidson 88B Twin Cam.

В испытательном полете Wright Flyer не подкачал – продержался в воздухе 23 секунды и проделал 250 м. Знайки сразу же отметили характерное рычание мотора – Harley и в воздухе Harley.

Перед широкой публикой новенький самолет предстал в мотоциклетной Мекке – Дайтоне в дни празднования Дня независимости Америки: он сделал почетный круг над первым в истории авиации летным полем.

Этот самолет отнюдь не станет музейным экспонатом: на нем будут тренироваться начинающие пилоты университета.

ШЛЕМ–УБИЙЦА?

В американских штатах Луизиана и Кентукки накаляются страсти вокруг отмененного два года назад закона об обязательном ношении шлема при управлении мотоциклом. Сторонники закона приводят данные Национального управления по безопасности движения автотранспорта США: в обоих штатах число аварий, в которых погибли мотоциклисты, возросло вдвое.

В ответ губернатор штата Луизиана Майк Фостер заметил, что Управление притягивает за уши статистику. В данных, дескать, не указано, сколько из погибших было в шлемах, а сколько – без. Губернатор подчеркнул, что лично он двумя руками «за» ношение шлемов, но каждый сам волен выбирать, – надевать шлем или нет (как это по-американски!), ведь порою он может только навредить.

А ВОТ И НЕ СЛОМАЛСЯ!

Сразу после того, как итальянская Aprilia представила V-образную 450-кубовую «двойку» для внедорожника, специалисты принялись гадать: в шасси «кроссача» или эндуро объявится необычный силовой агрегат? Никто не угадал: его боевое крещение состоялось на гонках «супермотард», точ-

ных труб, сочетается с диагональными элементами из алюминиевого сплава. Поскольку компания не смогла (или не захотела?) привлечь кого-то из супермотардовской элиты, за рулем дебютанта выступил Алекс де Анжелис — вице-чемпион мира в шоссейных гонках в классе 125 см³. От неопытного пило-



нее — на одном из последних этапов чемпионата мира. Мотоцикл, получивший индекс SVX4.5, собран на раме весьма необычной конструкции: «клетка», сплетенная из сталь-

та и «неопытного» мотора никто чудес не ожидал. Специалисты Aprilia довольны уже тем, что революционный двигатель выдержал 1,5-часовую гонку и не сломался.

Фото: Aprilia

НОВАЯ ПРОФЕССИЯ МАСТЕРА

Ультрасовременный двигатель Piaggio Master — 460-кубовый 4-тактный агрегат мощностью 40 л. с., оснащенный впрыском топлива, используется на многих итальянских скутерах. Пришла пора опробовать его в новом амплуа. Новой профессии — таскать 4-колесный мотовездеход его обучили специалисты итальянской компании LMP. Дебютанта назвали KVN Yak 500 (Yak — это и есть як, жутко выносливый высокогорный бык). Его характерные отличия: независимая подвеска всех колес на стойках Мак-Ферсон, электрическое переключение режимов трансмиссии (нейтраль — повышающая и понижающая передачи — задний ход). Вездеход ве-



сом 260 кг оснащен полным комплектом электрооборудования для передвижения по дорогам общего пользования, по желанию заказчика он может комплектоваться вездеходными или шоссейными шинами.

словам, эта технология уже используется для изготовления шин для гоночных мотоциклов. Ее огромный плюс в том, что специалист-шинник, присутствуя на эздах, может «лечить» шины с учетом всех особенностей данной трассы и погоды. Валентино Росси якобы отгрызает 0,5 с на круге с шинами, «выпеченными» на месте, — если сравнивать с шинами, изготовленными на заводе из такой же смеси. По слухам, через год новую технологию удастся приспособить к массовому производству.

Фото: LMP

ПЕЧЕМ, КАК БЛИНЫ

Из недр концерна Michelin просочились сведения о секретной технологии «СЗМ»: она позволяет отказаться от громадных заводов и массивного оборудования для производства шин. Вся начинка для нового процесса поместится... в автомобильном полуприцепе! Нужно лишь подвести электричество и воду. Инженер, пожелавший остаться неизвестным, раскрыл некоторые «шинные тайны». По его

ГРУЗОВИК МАРКИ YAMANA

Совместное творение двух японских гигантов, автомобильного концерна Toyota и мотоциклетного Yamaha, — экспериментальный Concept Truck. Этот огром-



ный пикап с двойной кабиной сделан на основе модели Toyota Tundra. Машина приспособлена специально для перевозки мотоциклов, ATV, снегоходов и водных байков. На пути к «местам отдыха» скучать не придется: в спинки передних сидений встроены экраны DVD-плеера, водитель же может насладиться мощностью 353-сильного мотора, припороженного наддувом.

ТЮНИНГ ДЛЯ ПАТОЛОГИЧЕСКИХ ЛЕНТАЕВ

Вас не устраивает оснащение и цена (в смысле «маловато будет») стандартного Harley-Davidson? А возиться с заказом деталей по каталогам, поиском мастерской и т. п. — в лом? Нет проблем: именно для таких лентаяв американский концерн основал отделение CVO (Custom Vehicle Operations — «Изготовление машин на заказ»). В сезоне 2004 года оно предлагает лебебоккам Screamin' Eagle Electra Glide (на фото) и Screamin' Eagle Deuce, коих будет изготовлено в совокупности 5150 штук (ничего себе масштабы! Любопытный альтернативщик? обзавидуетесь). Оба красавца тюнингованы в рамках заводской программы. Так, рабочий объем двигателя Deuce увеличен до 1550 см³, а Electra Glide — до 1690 см³. Цена — тоже «увеличена»: в США просят 26 995 долларов за Deuce и 28 595 долларов за Glide.

Фото: Harley-Davidson





**Всегда
КАК НОВЫЕ**

Всегда



В ДВИЖЕНИИ

**Всегда
ЧИСТЫЕ**



**Новое масло ЛУКОЙЛ МОТО 2Т
разработано специально для
двухтактных двигателей мотоциклов**

- Благодаря низкой зольности масло препятствует образованию отложений и нагара и способствует ровному, уверенному ускорению.
- Специальный состав масла обеспечивает чистоту деталей двигателя и предотвращает залипание поршневых колец.
- Противоизносные и противозадирные свойства увеличивают ресурс работы Вашей техники.

**Рекомендовано для двухтактных лодочных
моторов, бензопил и газонокосилок.**



Официальный партнер
Олимпийского комитета России

По вопросам приобретения фасованных масел «ЛУКОЙЛ» обращаться
по многоканальному телефону: (095) 973-7063 www.lukoil-masla.ru

ЛУКОЙЛ
всегда в движении

КАНТРИ-КОНТАКТ

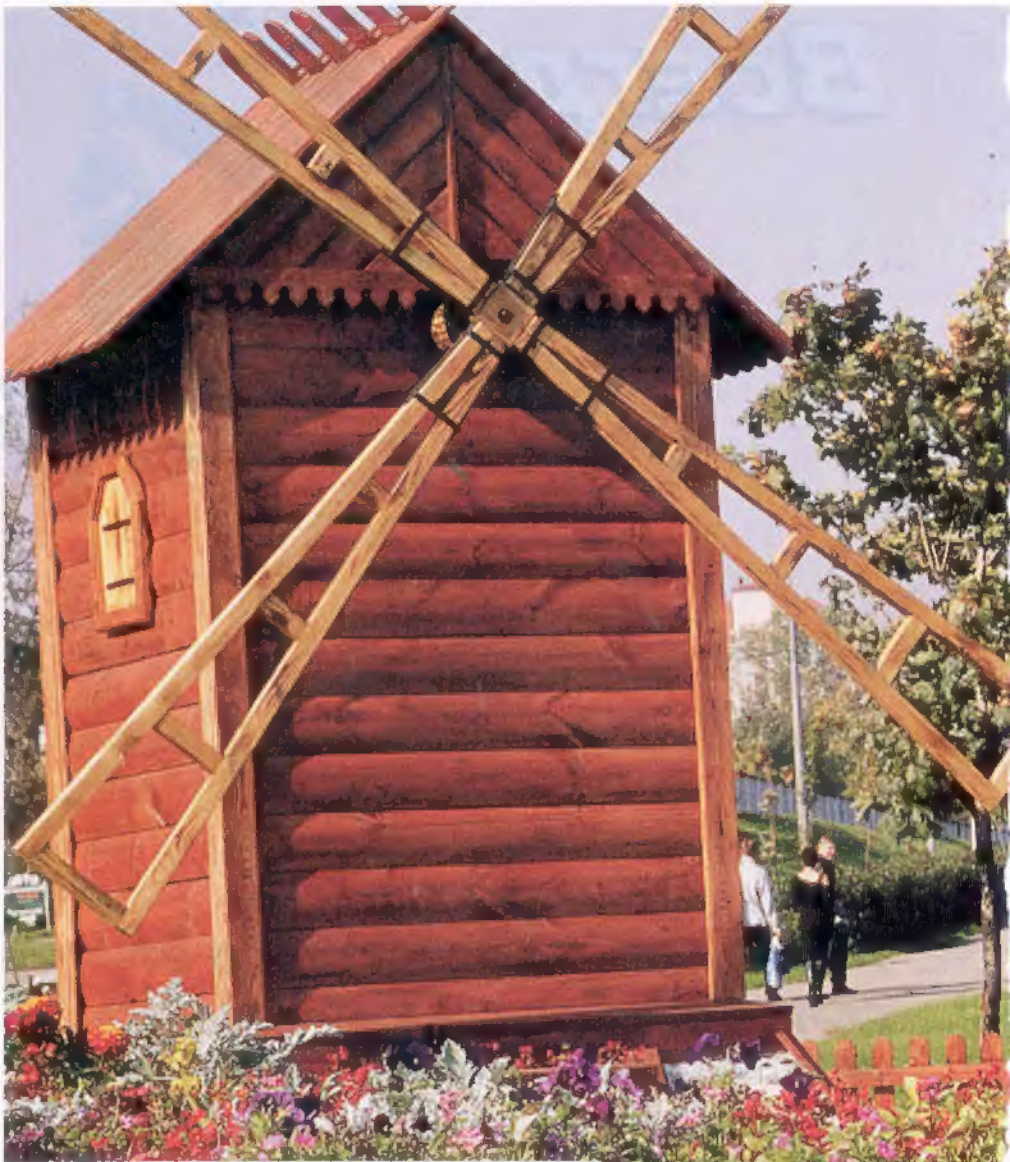
YAMAHA TW200,
двойного назначения

Год выпуска **2003** | Двигатель
196 см³ | Мощность **15,5 л. с.** |
 Масса **118 кг** | Максимальная скорость
104 км/ч | Ориентировочная цена
\$4 700



Описание TW200 хочу начать вот с чего. Помню, удивился, когда впервые его увидел. Не у реки рядом с рыбаком, не в поле у комбайна и не на даче у друзей. А на учебной площадке, где разнополые «чайники» делали первые «восьмерки». Спрашиваю у инструктора, как долго выдерживает аппарат эти издевательства? «Больше полусотни таких, как эти, уже выдержал и еще способен на столько же. В следующем сезоне поменять придется разве что «расходники». Вот и сообразай...» Да, это — характеристика.

Будь ты владельцем сверхзвукового спортбайка, мясистого турера или адреналинового стрита, но хоть однажды, когда выезжал за город, туда, где кончается асфальт, жадно и тоскливо смотрел в сторону леса, поля, буераков и беспомощно разводил руками. Там нужны другие мотоциклы, такие, как этот — для каждодневной, суровой эксплуатации вне нормальных дорог и вне дорог, в принципе.



Соображал недолго — договорился о проведении теста

Городская суета всегда ограничивает свободу движения скоростного байка. Но этот-то не таков. На TW200 без напряжения двигаюсь в автомобильных потоках улиц, смело работаю ручкой га-

за, широким рулем. Осторожничая лишь изредка — когда между параллельно идущими со мной автомобилями остается совсем мало места. Дабы отогнать от себя «соседей», приходится как следует газануть шумным 1-цилиндровым двигателем. Мотоцикл разгоняется и движется

легко, управляется без напряжения для пилота даже на черепашье скорости и только на поворотах чуточку неуклюже переваливается с боку на бок на своих толстых внедорожных шинах.

Двигателя мощностью 15 л. с. с небольшим для города хватает не вполне. Но,





**TW200 рассчитан на песные, проселочные
дороги, ездить по которым приходится
в любую погоду.**

совершив набор определенных манипуляций с КП и ручкой газа все же удается конкурировать в разгоне с автомобилями малого и среднего «форматов». Чтобы им не слишком проигрывать в ускорении, приходится активно стартовать со второй передачи и быстро переключаться до пятой. Только так я могу противостоять конкурентам.

Когда рваное движение по городу надоело окончательно, я перестал насиловать двигатель оборотами, перешел на маломощные средние и уже никуда не торопясь, спокойно выехал из города. Не терпится проехать, насколько далеко смогу удалиться «от родной деревеньки». Сто километров в час, конечно, хиленький показатель для шоссе, но отличный для сель-

ской местности — здесь свои мерки и представления о расстояниях. Уверсты на шоссе и лужистой грунтовки разная длина.

Но за рулем TW водитель чувствует себя практически везде одинаково уве-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Yamaha TW200
Моделный год	2003
Сухая масса, кг	18
Снаряженная масса, кг	128
Макс нагрузка, кг	80
Энерговооруженность, л/с/л	1/7.4
Габариты, мм	1910x780x1110
База, мм	1325
Высота по седлу, мм	790
Вылет вилки, мм	95
Наклон рулевой колонки, град	26
Угол поворота руля от упора до упора, град	76
Объем бензобака, л	17
Средний расход топлива, л/100 км	3.0-4.5
Макс. скорость, км/ч	104

ДВИГАТЕЛЬ

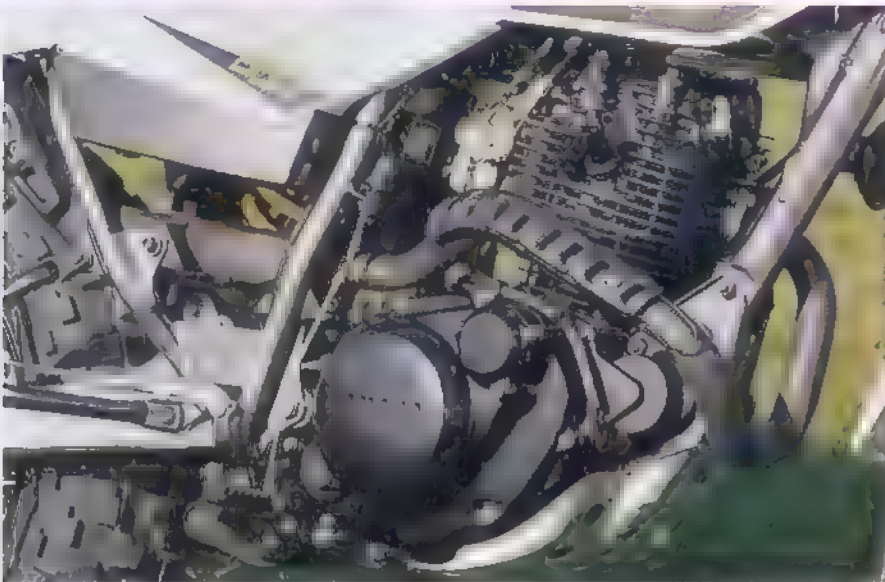
Тип	одноцилиндровый, жидкостный, с клапанным механизмом
ГРМ	OHV/2
Рабочий объем, см³	19
Размерность, мм	67x55,7
Степень сжатия	11,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	15 / 8000
Литровая мощность, л.с./л	80
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	14,3 / 7350
Система питания	карбюраторная
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	мокрое, двойное, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	5-ступенчатая
Передачные шестерни	1-я - 2,833; 2-я - 1,789/ 3-я - 1,318/ 4-я - 1,040/ 5-я - 0,821
Главная передача	шестернями

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	ромбовидная, трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	33
Ход колеса, мм	160
Задняя подвеска	многозвенная
Ход колеса, мм	150
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	барабанного типа, Ø 110 мм
Передняя шина (давление, атм.)	130/80-18 (1,25-1,50)
Задняя шина (давление, атм.)	180/80-14 (1,25-1,75)



Хлипкая на первый взгляд рама выдерживает большие нагрузки.

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма годовой страховки, руб. 14 200

Сумма дорожного налога

о ГИБДД, руб. 95

Цена тестируемого мотоцикла

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия, лет 1 год

Межсервисный пробег, км 5000 км

ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Диаметр разворота, м 3,5

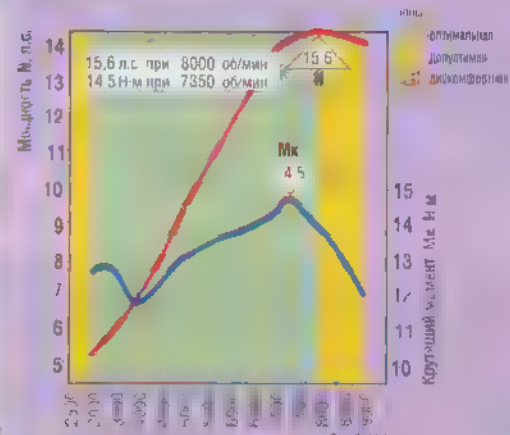
Просвет без нагрузки, мм

Просвет при нагрузке 70 кг, мм 220

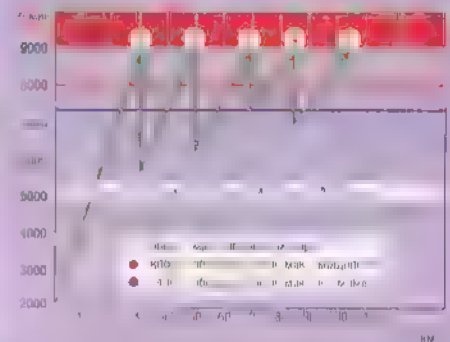
ренно. Сам в том убедился, когда отправился в небольшое путешествие до знаменитого мне села. Спокойно промчался по колхозному полю, по раскисшей старой лесной дороге, легко взобрался на огромный холм. До места добрался быстрее обычного и не почувствовал усталости, и путешествие, как ни странно, даже доставило удовольствие. Чему немало удивлялся, ведь пришлось одолеть далеко не самые простые внедорожные участки. А сил еще полно! Водителя остановит разве что ограниченный

НА СТЕНДЕ

ВНЕШНЯЯ СКОРОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ

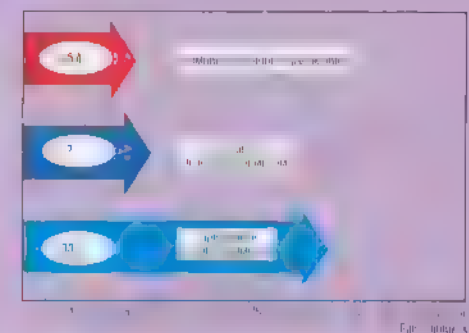


УСЛОВИЯ РАЗГОНА НА ПЕРЕДАЧАХ (0-104 КМ/Ч)



НА ПОЛИГОНЕ

ДЛИНА ТОРМОЗНОГО ПУТИ С 60 КМ/Ч ДО 0

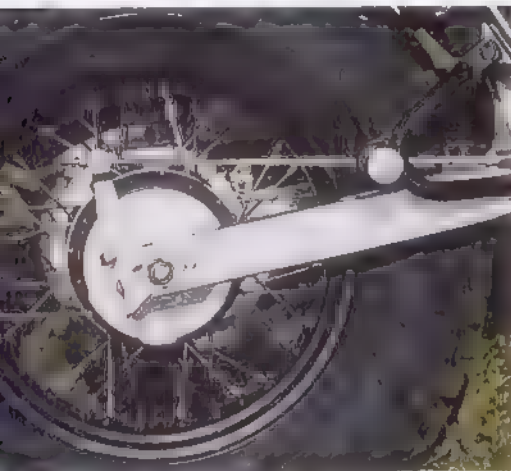


КОМФОРТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В РАЗНЫХ УСЛОВИЯХ (КМ/Ч)





Никаких излишеств — только самое необходимое.



Задний тормоз (как и передний) не идеален. Вместе с тем, благодаря жесткому приводу сразу чувствуешь, насколько хорошо он срабатывает

запас топлива в бензобаке — он вмещает всего-то семь литров бензина. Это единственный ощутимый недостаток TW200. Все другое в конструкции взвешенно, взаимосвязанно: скромные габариты, под стать им не переутяжеленная масса, база и огромные внедорожные шины. Отсюда потрясающая проходимость и «безразличие» ко всему, что под колесами.

Не стану заывать к покупке TW200 горожан, не стану утверждать, что он годится для путешествия по болотам. У этого «японца» «пятно контакта» в других сферах. В идеале, байк рассчитан на движение по лесным, проселочным дорогам и в любую погоду. Вроде бы напрашивается вывод: это «сельский» мотоцикл. Но не все люди «от сохи» могут позволить себе купить такую игрушку. Что сужает потребительскую ценность этого аппарата двойного назначения. Но того, кто приобретет TW200, я назову человеком мудрым и со вкусом. 44

Благодарим компанию «Панавто Ко» за предоставленный мотоцикл. Фирму «Автоконтэпт» — за эквипировку, покнинг-ателье «Гипер-Байк» в Москве за возможность проведения испытаний на мощностном стенде «Опго Jet».





ТЕСТ-ОЦЕНКА

YAMAHA TW200, двойного назначения

**ДВИГАТЕЛЬ**

Слабоват для города и идеален для сельской местности. Запас по тяге и оборотам исчезает уже с 80 км/ч. Прост и надежен по конструкции. Многообразие (моющих) фильтрующих элементов упрощают проведение планового ТО.

**КОМФОРТ ПИЛОТА**

По какому бы покрытию вы не двигались, удобная посадка с прямой спиной, удобно «зафиксированными» на подножках ногами отдают наступление усталости. В управлении машина «дружелюбна».

**СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ**

Довольно грубую работу КП компенсирует (насколько это возможно) мягкое, информативное сцепление. Для плавного переключения рычаг каждый раз приходится выжимать до упора. Пониженная первая передача вполне оправдана для мотоцикла такого типа.

**КОМФОРТ Пассажира**

Седло небольших размеров, приходится довольно плотно сливаться с водителем. Запаса комфорта для «второго номера» хватает ненадолго.

**ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Подвески эффективны при прогулках с максимальной скоростью по шоссе и на волнующем бездорожье. Трубчатая стальная рама с несущими трубами диаметром 39 мм выдержит любые нагрузки (в пределах разумного).

**ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ**

Широкий руль облегчает управление мотоциклом при движении по бездорожью и активном торможении на твердом покрытии. Явно прогой обзор в зеркалах заднего вида. При движении по шоссе это особенно утомляет.

**ТОРМОЗА**

Устойчивость на торможении высокая. Задний и передний механизмы работают эффективно, однако из-за малого пятна контакта внедорожных шин с дорогой (на твердом покрытии) тормозной путь при массе мотоцикла 126 кг слишком велик.

**ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ**

Про контрольную лампу давления масла конструкторы «забыли». А зря. Решили, что двигатель TW вечный? Фара неожиданно хорошо освещает дорогу, особенно при использовании дальнего света.

**УПРАВЛЯЕМОСТЬ**

Выше всяких похвал! Благодаря большому переднему колесу, широкой задней шине, скромному весу и сверхмалому диаметру разворота обеспечивается потрясающая проходимость и маневренность в самых сложных дорожных условиях.

**ЦЕНА**

Для жителей села совершенно неподъемная. А вот для элитных загсупдных клубов охотничьих, козырей и состоятельных граждан, проживающих за городом, цена вполне приемлема.

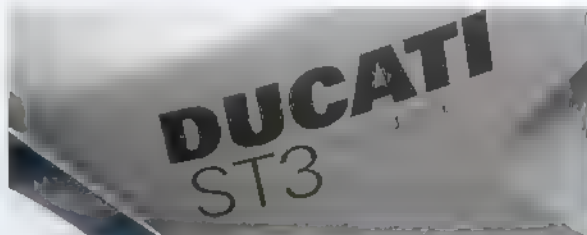
* По 5-балльной шкале.

СРЕДНЯЯ ОЦЕНКА
3,8
балла
YAMAHA TW200

ЗАМЕНА В РЯДАХ АТАКУЮЩИХ

DUCATI ST3, спорт-турер

Год выпуска **2003** | Двигатель **992 см³** | Мощность **102 л. с.** | Масса **210 кг** | Ориентировочная цена **€11 000**



Рождение каждой новой версии двигателя Ducati – значительное событие в мотоциклетном мире. Но что такое «новое»? За последние 30 лет компания предлагала только «вариации на тему» 90-градусного V-образного десмомотора (за исключением 1-цилиндрового движка спортбайка для Supersmoto, но он никогда не появится на дороге). Вспомните хотя бы 8-клапанный десмокваттро с жидкостным охлаждением 86-го года или заменивший его Testasteretta 2000-го.

Невероятное все же случилось. Перед нами отпрыск самого первого десмо воздушного охлаждения, с одним распредвалом и двумя клапанами на цилиндр, сконструированного в 1971 г. легендарным инженером компании Фабио Тальони. В 1977 г. привод ГРМ стал ременным вместо шестеренчатого. Двигатель получил имя Panthah. С него и началось преобразование имиджа Ducati

В позапрошлом году конструкторы Ducati представили 2-клапанную модель 1000 DS с двумя свечами зажигания на цилиндр. Сегодня этот двигатель стоит на бестселлере Ducati – Multistrada, а также на технике всей линейки гоночных байков Supersport и серии Monster.





Задний амортизатор Sachs.

Но, похоже, эпоха двухклапанников канула в Лету. На Миланском мотосалоне 2003 года был представлен 6-клапанный (с тремя клапанами на цилиндр) спорт-турер ST3. Его технические характеристики намного круче, чем у ST2, а стоит он меньше ST4. «Новичок» затмил обе модели! Конструкция – 3-клапанная (два 34-мм впускных и один 40-мм выпускной), головка цилиндра с двумя свечами на цилиндр. Размеры – 94 x 71,5 мм, объем – 992 см³, конструкция «низа» мотора и ременной привод верхнего распредвала остались такими же, как у 1000 DS с воздушно-масляным охлаждением. У нового мотора клапаны расположены под углом 40°, как и у 8-клапанных двигателей superbайков Ducati, а охлаждение – жидкостное.

В последнее время и Maserati для автомобилей, и Honda для мотоциклов предпочитают формат «три клапана на цилиндр». Так что инженеры Ducati не одиноки в направлении своих поисков. А результат? Налицо улучшенные технические характеристики при тех же затратах на изготовление: по сравнению с 2-клапанной ST3 выдает 102 л.с. на 8750 об/мин и момент – 95 Н·м. А 1000 DS – всего 84 л.с. и 90 Н·м. Правда, вряд ли ST3 сравнится со 112 л.с./93 Н·м десмокваттро S4 Monster, и уж куда ему до 117 л.с./100 Н·м superbайка ST4S. И все же «тройка» (здесь и далее имеется в виду количество клапанов на цилиндр) не только мощнее «двойки», но и весит на 1,5 кг меньше.

Мотоциклу ST3 суждено стать моделью, изменившей серию спорт-туреров Ducati. С новым мотором появилась и новая рама, а ST4S обновился. Ходовые у обоих байков почти идентичны. Теперь у спорт туреров другие сиденья, более развитые обтекатели с новыми фарами (явно японского вида), регулируемые по высоте рули и современные информативные приборы – заимствованные у Multistrada аналоговый тахометр и цифровой спидометр. Только уже не нагроможденные друг на друга – их расположили рядом.

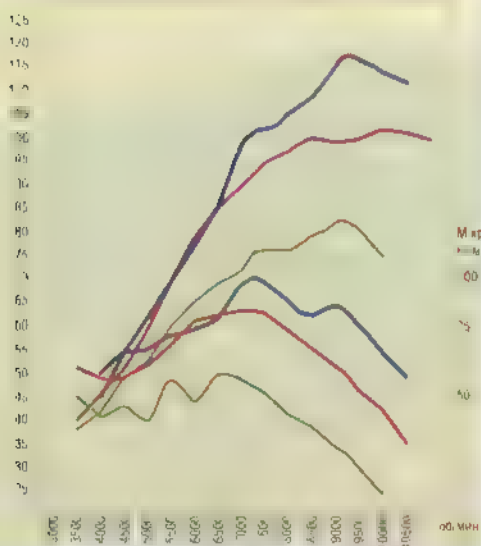
Стоимость 6-клапанного ST3 многим покажется очень выгодным приобретением – 10 996 евро. Но выдержит ли на дороге ST3 сравнение с «десмодвойкой» ST2, которого должен будет заменить? Чтобы ответить на эти вопросы, я отправился в Болонью на испытания.

Ждете короткого ответа? Вряд ли получится.

Десмотройка ST3 точно не хуже предшественников. Так же легко набирает обороты с 3000, как и 1000 DS, и резво идет к отметке 7000 об/мин. «Фишка» всех V-образных двигателей Ducati – ровная кривая крутящего момента – у ST3 еще плавней. Мощность набирается очень ровно. А там, где «двойка» обычно выдыхается, 3-клапанный двигатель выдает очередной прирост мощности – открывается что-то вроде второго дыхания. Поэтому, если хочешь ехать быстро, – крути мотор! Тем более, что он на вы-

ВНЕШНИЕ СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ DUCATI

— ST4S — ST2 — ST3



соких оборотах – просто песня! Не гремит и не вибрирует, как старый. Конечно, он не настолько мощный, как десмокваттро у Monster S4R, зато значительно богаче «одаривает» pilota адреналиновыми ощущениями. Новичок жаден до оборотов, а формы кривых мощности и момента у него лучше, чем у десмокваттро. Ну и, наконец, он тише, чем десмодвойка с воздушным охлаждением



И вправду, ST3 взял самое-самое из всего, что есть у Ducati.

А ехать на нем нужно так, чтобы стрелка тахометра располагалась между 5000 и 8000 об/мин – в этом диапазоне электронная система впрыска топлива Marelli работает наиболее эффективно. На низких оборотах настройка несовершенна, по крайней мере у предсерийного байка, который я тестировал. Глава центра Ducati по исследованиям и разра-



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Ducati ST3
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	210
Габариты, мм	2070/906/1274
База, мм	1430
Высота по седлу, мм	820
Вылет, мм	102
Угол наклона рулевой колонки, град	24
Объем бака/резерв, л	21/6

Д В И Г А Т Е Л Ь

Тип	2-цилиндровый 4-тактный, V-образный 90°, десмодромный, ОНС, 3 клапана на цилиндр
ГРМ	
Рабочий объем, см³	992,4
Размерность, мм	94/71,5
Степень сжатия	11,3:1
Макс. мощность, л.с./об.мин	102/8750
Макс. крутящий момент, кг·м/об.мин	93/7250
Система питания	форкамп топлива Marelli
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

Сцепление	многодисковое в масляной ванне с гидравлическим приводом
Моторная передача	прямошестеренная
Передаточное число	1,84
Коробка передач	6-ступенчатая
Передаточные числа	1-я – 2,47 2-я – 1,76 3-я – 1,35 4-я – 1,09 5-я – 0,96 6-я – 0,86
Главная передача	цепью
Передаточное число	2,8

Рама	пространственная, трубчатая, стальная
Передняя подвеска	инверсионная вилка Showa перевернутого типа с регулируемым преднатягом
Диаметр несущих труб, мм	43
Ход колеса, мм	130
Задняя подвеска	маятниковая с прогрессивными характеристиками и регулируемым моноамортизатором Sachs
Ход колеса, мм	118
Тормозная система	раздельная гидравлическая
Передний тормоз	диск Ø 245 мм, 4-поршневой в сборе
Задний тормоз	диск Ø 245 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	литые 3-спицевые
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17

Удобная откидывающаяся вспомогательная ручка – с ней легче водрузить машину на центральную подставку.



боткам Андреа Форни и его команда все еще работают над тем, чтобы найти оптимальную настройку. На испытуемом ST3 с последним вариантом настройки системы впрыска топлива холостые были какие-то неустойчивые. Остановившись на светофоре, я начинал «ловить» нейтраль, но найти ее оказалось легче, чем на многих других V-образных десмодвигателях.

Менголи со своими ребятами изрядно потрудились над 6-ступенчатой коробкой передач – она действует очень точно, в ней безукоризненно подобраны передаточные числа. Жаль, что сцепление, как всегда на Ducati, безумно ту-

гое
У кон-
структо-
ров компании
когда-нибудь дой-
дут руки заняться им?!

Целый день я катался по пригородам Болоньи. Заехал в городок Доцци, видел местную «художественную галерею под открытым небом». Картины более полу сотни художников написаны прямо на фасадах жилых домов. Смотрится классно!.. В конце дня вернулся на завод Ducati и, когда парковал мотоцикл рядом с его «предками», вживую увидел

эволюцию Ducati.

Новый дизайн рамы напоминает «хондовский», но выглядит современнее того, что у байка ST2. Рядом с ST3 братец ST2 весь такой маленький и невзрачный. У «младшенького» обтекатель посolidнее, ветровое стекло побольше (потому и в отношении ветрозащиты он более продвинутой). На скорости 160 км/ч я сидел расслабленно, не волнуясь, как противостоять мощи встречного потока.

И даже на 230 км/ч – тут уж ветер так ветер! – ST3 ехал очень стабильно, бесшумно, и на душе у меня

было спокойно.

На дороге он почти такой же, как и более дорогой ST4S, только динамика похуже. Но по легкости и удобству управления точно даст фору собрату-десмокваттро.

Физически ST3 крупнее, скажем, Multistrada, но такой же проворный и шустрый, почему и мчаться на нем приятно. На ST3 проще ехать по петляющим горным трассам или городским улицам – у него руль пошире

Тщательно продумана посадка водителя: получился (примите такую формулировку) спортивный вариант прямой посадки на туринге. Новое сиденье шире, набивка мягче. В середине сиденья – не высокая ступенька. Именно она не дает пассажиру «наезжать» на водителя.

На неровной дороге (мне такая попала у подножия Апеннин) вы оцените улучшенные качества амортизатора

ОТ ОТЦА – К СЫНУ



Конструкция 6-клапанного одновального 90-градусного V-образного двигателя с десмодомным приводом клапанов изначально была темой диссертации 29-летнего студента Политеха Болоньи Диего Менголи. Вот именно – сына технического директора Ducati Жанлуиджи Менголи. Двухлетний труд младшего из династии конструкторов вознагражден – соискателю присуждена степень доктора технических наук. И уже доктор Диего воплотил свой проект в металле и представил на рынке.

– Идея 3-клапанной головки цилиндра лет десять витала в воздухе, – рассказал 55-летний Жанлуиджи Менголи. – Доктор Борди рьяно выступал против этой идеи, поэтому о ней вновь и вновь забывали. Но потом Борди получил повышение, и вместе с ним ушли все «против». А чуть позже Диего захотел сделать этот проект темой диссертации. И начались неминуемые обсуждения двигателя дома. Пришлось вытащить старые чертежи «десмотройки», сын сел рядом и принялся за расчеты. Начал прикидывать, можно ли применить такой мотор в нашей продукции? Он успешно защитился, а я отчетливо увидел,



Сиденье – со «ступенькой»

Sachs. Рама не «играла», зеркала не вибрировали – в них я отлично видел, что творится за спиной

Другой важный практический момент: на боксовую подставку теперь можно положить – она не «уронит» байк! Более того, байк, оставив на подножке («чок» по-прежнему ручной), можно разогревать. В стандартный комплект входит центральная подставка, откидывающийся из-под сиденья дополнительный рычаг помогает установить на нее нагруженный мотоцикл

Качество краски байка гораздо выше, чем у ST2. Но верхняя траверса смотрится дешево – ее надо анодировать или полировать, чтобы не выглядела, будто

что для Ducati производство такого мотора обойдется дешевле, чем «десмодвойки», тогда как уровень технических характеристик практически тот же, что и у более дорогого десмокваттро

Подтверждение сказанного – сравнение соотношения мощности и кривой крутящего момента каждого из двигателей. На графике видно, что показатели мощности до 6500 об/мин у «трехклапанника» почти равны показателям 4-клапанного мотора. А по сравнению с более мощным 2-клапаным крутящий момент даже выше. Этого оказалось достаточно, чтобы убедить руководство Ducati дать Менголи добро на запуск двигателя в производство.

– Мы обратили внимание на то, как другие компании применяли раньше этот «формат» двигателя, – продолжал





за поворота, причем ехал он по моей полосе!

Видимо, водитель успел немного подегустировать груз.

Руководители Ducati правильно выбрали тип мотоцикла для презентации семейства новых двигателей. В 1997 году (год спустя с момента покупки Ducati американским концерном), когда ST2 только появился, все признали, что «штатники» из TPG провернули удачную сделку — слили воедино американские деньги,

снятая с китайского мотоцикла.

Тормоза хороши и очень послушны. Этих Brembo среднего класса вполне хватило, чтобы я смог затормозить даже в тот момент, когда груженный ящиками с пивом грузовик вылетел навстречу из

Жаилунджи. — Конструкторы Mercedes-Benz использовали три клапана на цилиндр на одном из последних своих моторов, установили по свече с каждой стороны выпускного клапана, но с «хитрыми мозгами» (которых мы пока не можем себе позволить). Но преимущество налицо: двухсвечное зажигание дает более чистое сгорание горючего на низких оборотах. Таким образом, 3-клапанный двигатель хорош не только тем, что он динамичнее и дешевле, но и тем, что топливо в нем сгорает лучше, а значит, в большей степени удовлетворяет евронормам по чистоте выхлопа. И пусть пока судьба десмодвойки окончательно не решена, ей уже есть замена.

Но какие преимущества сыграли решающую роль в появлении трехклапанника в серии?

— В сравнении с десмокваттро, не нужен четвертый клапан и соответствующий клапанный механизм, а также второй распредвал. Нужны только шесть кулачков: три — для открытия и три — для закрытия, все они на одном валу, — объяснил доктор Дниго Менголи. — И другое важное преимущество: проще изготовление головок цилиндров. Да и сами по себе они компактнее и занимают места не больше, чем 2-клапанные. Несложна и ременная передача к распредвалу. Ну, и меньше сухая масса: 63 кг со всем «обвесом» — это на 1,5 кг меньше, чем вес «двойки». Все преимущества очень значительны. В итоге и получается, что десмотройка — идеальный компромисс между мощностью, сниженной стоимостью и улучшенным сгоранием топлива.

Пока никто из руководителей Ducati не подтвердил, что

итальянское техническое наследие и межатлантический опыт управления предприятием. «Коктейль» дал превосходный «вкус». За прошедшие с тех пор семь лет Ducati стала самой преуспевающей маркой Италии — с ней снова считаются. Хотя объемы продаж Ducati не так уж и высоки.

ST3, выбранный для демонстрации двигателя, по всем параметрам намного превзошел ST2. Особенно удалась внешность байка. Мои слова подтверждает то, что у 4-цилиндровой K модели BMW, которая появится через год, «лицо» — один в один как у ST3, с такой же формой фары. Что-то мне подсказывает, компания Ducati урвет свой заслуженный кусок на растущем рынке спорт-туреров. А ST2 пора на покой.

В летопись Ducati вписана очередная страница, с которой начинается новая глава о мотоциклах с трехклапанным двигателем.



Brembo среднего класса.

концепция 3-клапанного двигателя будет использоваться в других, менее объемных двигателях. Но разработка семейства 620-900-кубовых моторов уже начата. Остается решить, когда и в каких видах моторов использовать такую концепцию двигателя. Но совершенно точно в серии двигателей Ducati появилась новая многообещающая модель, которая совместила в себе все лучшее для рынка дорожников. ❧



Desmo 3 — новое слово в Ducalстроении.



Под сиденьем места немного.

КРУИЗЕРЫ? НИКОГДА!

БЕСЕДА С ФЕДЕРИКО МИНОЛИ, ПРЕЗИДЕНТОМ DUCATI

Своим чудесным возрождением еще недавно почти разорившаяся компания Ducati обязана 53-летнему Федерико МИНОЛИ. Я встретился с ним в офисе на заводе в Болонье.

— Федерико, в прессе вас всегда называют американцем, тогда как вы, насколько мне известно, родом из Италии?

— Да, из города Галларате — вотчины MV Agusta. Я рос вблизи мотоциклов и научился хорошо в них разбираться. В 1973-м моя карьера гонщика MV достигла зенита, и я уехал работать в Рим. Потом занялся консалтингом, переехал в США. В начале 80-х мне перестало нравиться быть внешним консультантом Ducati, захотелось поработать внутри компании, понять, что было неправильно сделано в производственной, модельной и финансовой стратегии и постараться исправить ошибки. Такая деятельность приносит огромное удовлетворение, да она и более прибыльна: если ты высококлассный и полезный специалист, сможешь заработать кучу денег. Я свой хлеб ем не зря: мои результаты — два успешных проекта, но, правда, и потерпел одно поражение. Однако Ducati — определенно один из успешных.

— Кажется, вы привязались к компании?..

— Да уж, хоть это и не очень выгодно: зарабатывал бы больше денег, найди я другое «больное дитя» и стань его «доктором». Когда в 1996 году с семьей переехал из Бостона в Италию, чтобы «пролечить» Ducati, жена (она американка) согласилась прожить здесь только два года — пока буду «разруливать» ситуацию. Но прошло уже шесть, а мы все здесь. В марте прошлого года, когда после двухлетнего президентства мне, принявшему должность исполнительного директора, пришлось перейти на полный рабочий день, она согласилась остаться еще на четыре года.

— Недавно стоимость акций Ducati поднялась из-за того, что прошел слух, будто компания TPG намеревается продать принадлежащие ей ценные бумаги Ducati. Какой частью Ducati она владеет?

— Около 33,4% акций. И не сомневаюсь, что продаст их Дэвиду Бондерману (главе TPG — прим. автора) нет смысла вкладывать деньги в наше производство. Держит акции при себе только потому, что ему нравится широким жестом присылать к нам своих друзей, чтобы те «испытывали» новые мотоциклы... Посудите сами: что для TPG \$140 млн. в Ducati, если она контролирует \$30 млрд.? Бондерман заламывает цену специально, чтобы не продавать акции. После 10-летнего роста продажи на мировом рынке несколько ухудшились, и Ducati испытала на себе последствия падения спроса. Но, к счастью, мы успешно расплатились по долгам, так что сейчас у нас весьма устойчивое финансовое положение. Сокрушаемся из-за невысоких прибылей, но умудряемся оставаться на плаву. Так что нет оснований говорить, что Ducati в финансовом кризисе, как писали в иных СМИ.

TPG пока оставили нас в покое и позволили заниматься делами — это лучший тип инвесторства.

— Дебют Ducati на MotoGP-2003 был впечатляющим, ваш байк вырвался в лидеры в первой же гонке. Оправдали ли он вложенные в него огромные средства?

— Надеюсь, скоро наши мотоциклы смогут лидировать на протяжении всего чемпионата, а не только на первых кругах. Разработка обошлась не настолько дорого, как может показаться: включая Superbike, на который приходилось тратить меньше всего, вкладывали в течение четырех лет по 25 млн. евро в год. Потом оказалось, что 77% затрат на гоночные дела могут покрывать спонсоры — мы на них даже не рассчитывали! Сочетание Ducati, MotoGP и телевидения очень притягательно для крупных спонсоров. Сильную финансовую помощь мы получили от Евросоюза.

— Приятно иметь Брюссель в числе спонсоров?.. Desmosedici — это, конечно, прототип будущей дорожной вер-

сии. Займется ли Ducati разработкой стритбайка с 4-цилиндровым V-образным двигателем на базе гоночной модели?

— Вынужден ответить — нет. По правилам GP, мы не можем разрабатывать 4-цилиндровые дорожные байки. Все же кое-какие новинки гоночного прототипа GP будут использованы на моделях Superbike, а затем перейдут на массовую продукцию... Но давайте пока оставим эту тему: еще не известно, какие технические требования FIM предъявит к «прототипам»...

— Каково отношение Ducati к Superbike и MotoGP? И к новым правилам, которые вступят в силу в следующем году. Их ведь вводят, чтобы создать «игровое поле» для «четверки», «твиннов», ну и «троек»?

— Superbike — наша история и наше достояние. Можете не сомневаться, что у Ducati останется заводская команда на чемпионате. Прелесть Superbike видна в его сравнении с автогонкой Формула-1: фанат Ferrari болид не приобретет никогда, максимум, что способен купить, — майку с эмблемой любимой команды или флаг. А фанат Ducati вполне может стать владельцем дорожной версии того байка, который он увидел на треке. Хотите убедиться? Взгляните, сколько сотен наших мотоциклов на парковке во время проведения любой гонки. Я думаю, что наше участие в MotoGP продвигает торговую марку, а в Superbike — конкретный потребительский продукт. Вот почему этот чемпионат так важен для нас, и в будущем мы продолжим в нем участвовать.

— Поговорим о модельной стратегии Ducati. Многие слышали о возникших у вас проблемах с проникновением на рынок США. Думали ли вы о разработке новой линии байков специально для американских покупателей?

— Долго думать не приходится. Вы же знаете, что американцы тяготеют ко всему большому и дальнобоютому, равно как всем известно, что у Ducati другой «темперамент». Так что сомневаюсь, что в ближайшее время вы увидите круизер Ducati.

— Однако же был возможен компромисс — это когда KTM собиралась купить Moto Guzzi, но в последний момент отказалась, на Guzzi стала претендовать Ducati. Понятно почему: чтобы выпустить на рынок круизер,

сделанный «под Штаты», но не разрабатывать круизер Ducati. Насколько близки вы были к покупке Moto Guzzi?

— Почти купили. Покупателей было только два: мы и Aprilia. Мы предложили более высокую цену, чем Ивано Беджио. Но смогли бы оплатить сделку только после вереницы формальностей, тогда как Беджио достаточно было выписать чек. Находясь в отчаянном положении, руководители Guzzi предпочли получить чек

знаем, из чего извлекать прибыль. И потом, сколько прибыльных скутерных компаний вам известны? Нисколько!

— Ответ предельно понятен. Давайте о другом — вспомним Vimota. Правда ли, что вы заключили соглашение о поставке двигателей для возрождения марки Vimota? И что следующая серия мотоциклов выйдет исключительно с вашими моторами?

— Формального соглашения нет, но

по первоначальной стоимости, чего никогда не случалось. Multistrada продается точно не по завышенной цене — эта модель очень конкурентоспособна. Если хотите покупать качественную продукцию, созданную по новейшим технологиям, то должны быть готовы платить больше, чем за японские аналоги. Стоимость Harley-Davidson выше, чем любых других, но она не завышена — она может быть только такой, как есть, и это нормально...

Надо понимать, что мы не можем соревноваться в объеме выпуска, поэтому не можем соревноваться и в цене. Система производственных затрат не позволяет этого. Что же нам делать? Добавить в нашу продукцию то, что оправдывает цену. На стоимость влияют и другие факторы. Наша техника несет традиции Ducati; в ней живет во всем мире узнаваемый характер, дорого стоит (во всех смыслах) успехи в чемпионатах мира и сериях Гран-при...

— Прочувствовать принадлежность к вашей семье можно на World Ducati Weekend (WDW)* и празднике Ducati Revs America (DRA)**. Планируете ли продолжать эти праздники?

— Разумеется, более того, — организуем новые. Например, в 2003 году третий пробег Motogiro, который стал ежегодным. Чуть позже пройдет Centopassi — итальянский вариант американского ралли Iron Butt... Кстати говоря, на него меня вдохновил один парень — я покупаю у него пиццу. За год он накручивает на своем Monster S4 около 40 000 км по итальянским серпантинам — этим как-то и похвастался. Так родилась идея Centopassi. Я лично буду участвовать в нем на Multistrada, и тогда, надеюсь, уже смогу похвастаться перед парнем огромным километражем пробега.

— ... и он вам даст одну пиццу бесплатно!

— И это тоже — от традиций Ducati, если хотите — принцип компании, мы занимаемся тем, что интересно людям.

— Если угостишь, откажется не стану.

Беседу провел Алан КАПКАРТ
фото Киоши НАКАМУРЫ



Федерико МИНОЛИ (слева) и интервьюер.

сегодня, чем большую сумму завтра.

— А будете ли продолжать проработку версии десмокваattro?

— Если увидим, что покупатели хотят больше мощности, почему бы ее и не дать?

— Уверен, многие приобрели бы более дешевые модели, чем те, что продаются. Может, пока снизойти до скутеров Ducati?

— Я всегда говорил, что Ducati — это клан. Чтобы в него попасть, надо заплатить. Дорого. Самый подходящий «для вступления» байк — Monster 620 Dark. Невероятное количество людей, никогда до этого не владевших мотоциклом, вошли в нашу семью, купив именно его, — таких что-то около 40% всех покупателей. Это очень много. Мы постоянно думаем, как бы сделать эту «процедуру» не столь обременительной для карманов наших покупателей. Но эквивалент скутера или другого простого транспортного средства у Ducati не появится просто потому, что у нас нет соответствующей структуры производства. Лучше мы останемся в занимаемой сейчас нише — потому что

у нас попросили двигатели — и мы будем рады помочь. Хочется помочь! С другой стороны, преследую и нашу выгоду, пусть опосредованную: увеличивая на всемирном рынке количество итальянских и в целом европейских брендов, мы повышаем шансы Ducati на лучшее будущее.

— Массимо Тамбурини называют «Микеланджело мотоциклов», именно он занимался дизайном Ducati 916. Верны ли слухи о том, что недавно вы просили его разработать новый байк для Ducati?

— Нет, это выдумки. Тамбурини слишком предан MV Agusta. Я искренне восхищаюсь им и мечтаю снова работать вместе. Но он сделал выбор, и я его уважаю.

— Что вы ответите на предъявленные недавно обвинения в том, что Ducati продает продукцию по завышенным ценам? Учитывая спад на рынке, готовы ли вы снизить цены?

— Если взглянете на наш прайс-лист, то поймете, что цены и без того снизили. Monster 620 сейчас можно приобрести

* Всемирный чемпионат Ducati.

** Праздник мотоциклов Америки.

ПАРТНЕР НАДЕЖЕН

Крупнейший дистрибьютор Yamaha в России компания «Панавто Ко» уже давно добилась признания у владельцев техники прославленной марки, но тем не менее продолжает поиск форм улучшения качества обслуживания своих клиентов и покупателей. В этом ему помогает сама фирма-производитель.

На технической базе компании проведен семинар для дилеров и дистрибьюто-



ров Yamaha, его участники занимались углубленным изучением особенностей эксплуатации, обслуживания и ремонта зимней техники компании. «Университеты» прошли успешно после трехдневного курса обучения все получили именнные сертификаты. Вручил их руководитель сервисного департамента Yamaha г-н Татсуя Ода – он специально прибыл из Японии, чтобы провести семинар и удостовериться, что российские партнеры технически компетентны, способны работать на уровне современных мировых требований и готовы совершенствоваться в своем бизнесе. Татсуя Ода – директор по продажам, он вручил сертификаты дилерам в первую очередь, добавляя в их речь слова благодарности и пожелания. Каждый из партнеров остался очень доволен уровнем подготовки механиков и компанией «Панавто Ко» в целом – крупнейший российский партнер – партнер надежный.

ЗАМОРОЖЕННЫЙ ЖИВ

Эффектную презентацию нового мото-вездехода устроила американская компания Polaris, перед журналистами распахнулись двери рефрижератора, в котором стоял замороженный до -20 градусов 700-кубовый Sportsman. Тем не менее запуск машины не вызвал затруднений, нажатие на кнопку стартера и вездеход зашелестал поршнями. В чем суть трюка? Вместо карбюраторов двигатель новинки оснащен системой впрыска топлива – впервые на спортивно-утилитарном ATV. Кроме легкости запуска, впрыск поднял экономичность мотора. По заявлению представителей компании, теперь на одной заправке можно проехать на 25 км больше.

Дорогие Друзья! Наконец-то пришла зима! «Чему тут радоваться?» – спросите вы. Конечно, иные завидуют жителям теплых стран – они катаются на мотоциклах круглый год... Но давайте посмотрим на это с другой стороны. Во-первых, благодаря зиме в рядах российских мотоциклистов практически нет случайных людей – только увлеченные и любящие мотоциклы покупают их в наших суровых условиях. Во-вторых, российский мотопарк качественно лучше – у нас полно времени на подготовку наших любимцев к летнему сезону. В-третьих, как говорится, без расставаний нет встреч. Наконец, жителям южных стран неведомо чувство восторга, которое мы испытываем, открывая новый сезон.

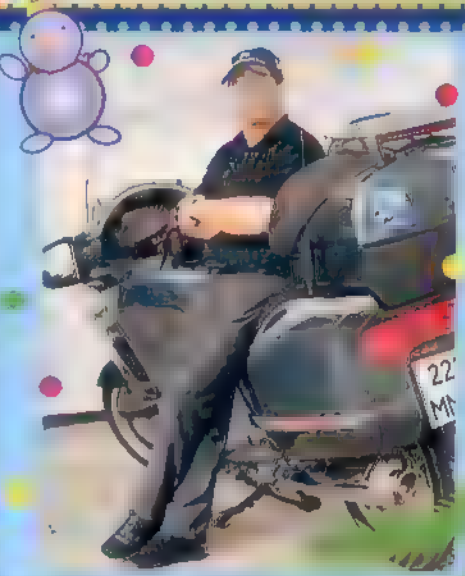


Так что не ругайте зиму – с пользой используйте дарованное время. Нам предстоит обновить технику, экипировку, поддержать собственную спортивную форму и подойти к открытию сезона в полной боевой готовности. А новый сезон готовит много приятных сюрпризов: на рынке появятся новые модели мотоциклов. Так что давайте оставаться оптимистами, от души встретим Новый год, отпразднуем Рождество, а там и до весны недолго.

Искренне Ваш,
Владимир ЧАЙКОВСКИЙ, менеджер BMW
Russland Trading по сервисному обслуживанию мотоциклов в России и СНГ

Вот и прошел еще один год. Прошедшее лето не было столь благосклонно к любителям мотоциклов, но, тем не менее, это не помешало новым владельцам BMW влиться в ряды поклонников марки и активно участвовать в клубных мероприятиях. Очень рад тому, что поклонников марки в России становится все больше. Всех любителей BMW и других мотоциклов, читающих журнал «Мото» и ее читателей! Желаем, чтобы вы сами и вашему мотоциклу до встречи!

Олег ВОРОНИЦОВ, руководитель отдела продаж мотоциклов компании AVIOMOT



Дорогие друзья, поздравляем вас с Новым МОТОгодом! Пусть у снегоходов будет больше снега, у квадроциклов – воды, у мотоциклов – земли, а у мотоциклов – асфальта. И у всех нас – побольше солнца! Компания ROSAN, авторизованный дистрибьютор Bombardier в России

ТСЦ «Отечественная мототехника» поздравляет с 2004 годом коллектив редакции и читателей журнала «Мото», а также российских мотопроизводителей.

Поздравляем сотрудников и читателей журнала «Мото»! Творческих успехов, новых восхождений, всего наилучшего! Группа компаний Souz Moto

Компания BaltMotors и торговая марка «bm» поздравляют читателей журнала МОТО с Новым годом! Надеемся, что в следующем сезоне мотоциклы и скутеры «bm» разнообразят российский парк мототехники и доставят удовольствие всем любителям стильного отдыха.

ПРУЖИНА КАЛАШНИКОВА

SUZUKI GSX-R1000 спортбайк

Год выпуска **2003** | Двигатель **988 см³** | Мощность
100 л. с. | Масса **168 кг** | Максимальная скорость
260 км/ч | Ориентировочная цена **\$15 800**



С пружиной надеж-
нейшего в мире меха-
низма — автомата Ка-
лашникова — сравни-
ваю этот спортбайк.

В центре столицы в конце рабочего дня на дорогах творится сплошное безобразие, и передвигаться по городу с улыбкой на лице способен разве что отважный скутерист, сбежавший с последнего урока. Я же, измотанный двух часовым тырканьем в «пробках», мечтал лишь о том, что вот-вот пересежу на новый и пока еще мне незнакомый «джиксер», вылечу за город, где за рулем спортбайка смогу хоть немного «спустить пар» накопившегося напряжения.

Взгромоздился в его высоченное седло, наклонился вперед, взялся за руль — и уже тогда до меня дошло, что будет не до расслабухи. Моя пятая точка оказалась выше головы, живот прижался к высокому топливному баку, а ощущения в мышцах рук напомнили, что утром я уже отжимался от пола.

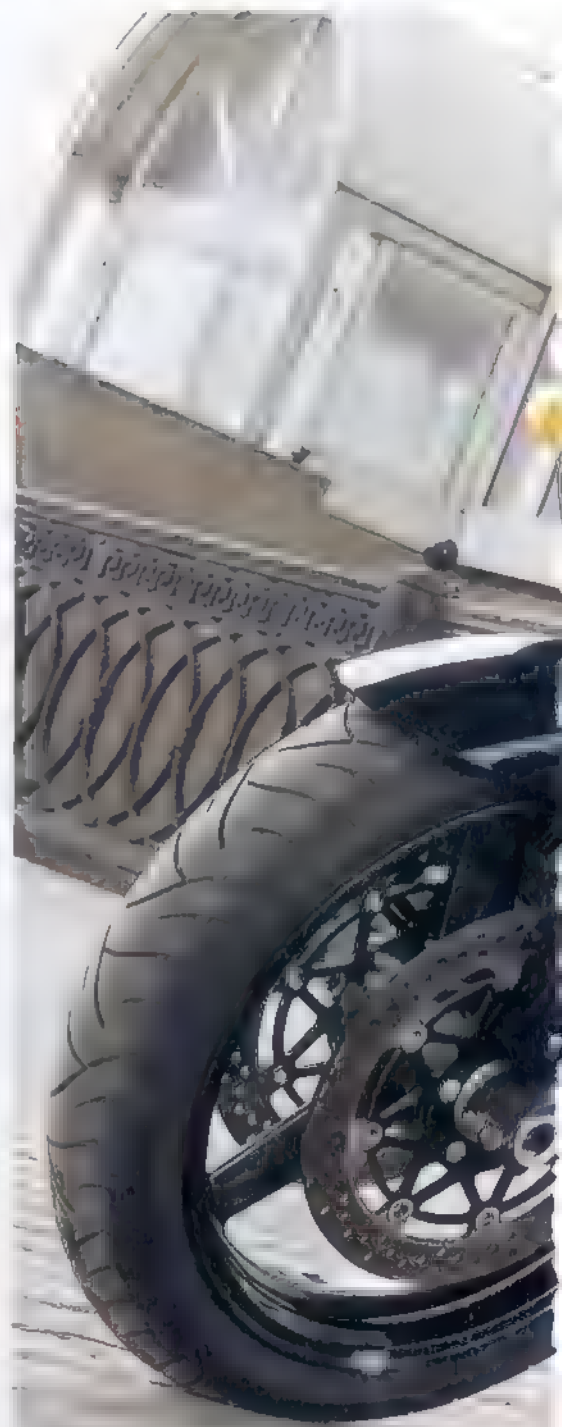
Не успел толком тронуть ручку газа, как под мощный звук форсированного мотора стрелка тахометра сиганула к красной зоне, отпустил — она столь же быстро упала обратно и замерла. Ничего себе знакомство!

На нем невыносимо тесно в городе. Избыток мощности и остро реагирующая на управление ручка газа мешали

быть уравновешенным при перемещении. И той же пятой точкой я ощущал, насколько реальна опасность того, что меня кто-нибудь саданет сзади. Виножник опасений — обращенный к асфальту (!) стоп-сигнал на новомодных светодиодах. Даже если бы его огни, выполненные в форме виноградной грозди, светили бы ярко, любой, кто двигался позади «этажом выше» (на внедорожнике, грузовике или автобусе), эти «стопы» все равно не заметил бы. Может, тот, кто отвечал за разработку задней части байка, полагал, «нас все равно не догонят!!!» Наверное, но то на трек, а для движения по дорогам общего пользования этот конструкторский изыск абсолютно неприемлем.. Примите к сведению, спортбайкеры

Перемещение от светофора к светофору и напомнило работу той самой пружины АК: я (так уж выходило само собой) выстреливал на «зеленый», к «красному» пружина сжималась вновь — и так до тех пор, пока не закончились светофоры.

Вращая ручку газа нежнее обычного, я, тем не менее, чувствовал, что к другому концу тросика привязано свирепое и пока малознакомое существо. Подру-



житься с ним теперь стало не просто желанием, а жизненной необходимостью. Ехать на мотоцикле с постоянной скоростью было невозможно. И на участках дороги по которым на «обычных» «спортах» я уверенно двигался на второй или третьей передачах, на GSX-R приходилось выключать на одну, а то и

две передачи «выше». И только так, держа эластичную рядную четверку в немалом диапазоне рабочих оборотов, я мог управляться с мощностью и хоть немного расслабиться.

Даже на загородном шоссе тахометр не очень-то и нужен. Двигатель чертовски быстро несет легкий мотоцикл, а

первоклассные тормоза, как и в городе, используются куда чаще, чем я привык. И только небольшие просветы между автомобилями дают возможность как следует поиграть «мускулатурой» байка и познакомиться с его аэродинамическими свойствами. Запросто «телепортируясь» со скорости потока до крей





Огромный тахометр и лампочка-блинкер – основные «орудия труда» каждого пилота GSX-R.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель Suzuki GSX R1000

Год выпуска 2004

Энергооборудование

Средняя скорость 171 км/ч

Макс. расход топлива 18 л/100 км

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Макс. крутящий момент 11,5 кгм

Макс. мощность 100 л.с. при 8500 об/мин

Макс. скорость 236 км/ч

Максимальная мощность тестируемого мотоцикла ограничена производителем и составляет 100 л.с. при 8500 об/мин.



серских 170–180 км/ч, не испытываю нужды прятаться за обтекатель. Зеркала прилежно показывают картинку позади меня, впрочем, на таких скоростях про них позволительно забыть. Лучше сосредоточиться на поведении компактного шасси и ультрасовременного гоночного мотора. Двигатель оборудован «по последней моде» — системой впрыска с двойными дроссельными заслонками и мощным клапаном на выпуске. Любые мои капризы движок выполняет абсолютно точно, поразительно спокойно вытягивает с самых «низов» и охотно тормозит при закрытом дросселе уже со средних оборотов.

Передние тормоза работают потрясающе! Их особенность: две 4-поршневые скобы (по сравнению с 6-поршневыми предыдущей конструкции) стали легче, соответственно поубавилось неподрессоренных масс. Крепление скоб — радиальное, благодаря чему рабочее давление в системе повысилось, а сами колодки точнее позиционируются относительно рабочей поверхности тормозных дисков. Диаметр последних сократился на 20 мм, вес — на 300 г. И хотя главным преимуществом схемы с радиальным креплением суппорта считается высокая информативность, уверен, наибольшую ценность для пилотов будет представ-

Для неподготовленного пилота этот «джиксер» — проблема, для сорвиголов — гарантия непадать в реанимацию. В руках профессионала — орудие победы.

лять значительно более мягкое (по сравнению с традиционной конструкцией) включение тормозов в работу. А это, сами понимаете, благотворно сказывается на устойчивости мотоцикла и, обращая ваше внимание, существенно сокращает тормозной путь. В чем, собственно, я убедился, когда провел тормозные испытания. При том, что задняя часть мотоцикла вывешивается довольно быстро, контролировать поведение байка (со слегка поднятым задним колесом) не сложно. И передняя шина, намертво вгрызаясь в асфальт, демонстрирует на торможении отличные сцепные свойства. В том числе и в поворотах: здесь основные действия пилота направлены не столько на регулирование угла наклона байка, сколько на правильное и точное управление мощностью. Если совсем конкретно — на предотвращение несанк-



СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма дорожного налога в ГИБДД, руб

1000

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Межсервисный пробег

5000 км



ционированного подъема перед него колеса на выходе из поворота. Именно благодаря избытку сил в моторе и довольно высокому центру тяжести на GSX-R затруднено активное пилотирование в «медленных» и «средне-медленных» виражах (в которых скорость не превышает 100–120 км/ч). И только попав на хорошее покрытие, с «правильной» конфигурацией полотна, вы сможете реализовать весь потенциал движка, вкусить прелести «космического» ускорения на пониженных передачах.

Способности современных спортбайков уже давно превышают возможности многих пилотов. GSX-R из их числа.

чая и ощутить всю мощь первоклассных тормозов Nissin, гарантирующих уверенное замедление перед входом в каждый следующий поворот, даже после многократных жестких торможений с высокой скорости.

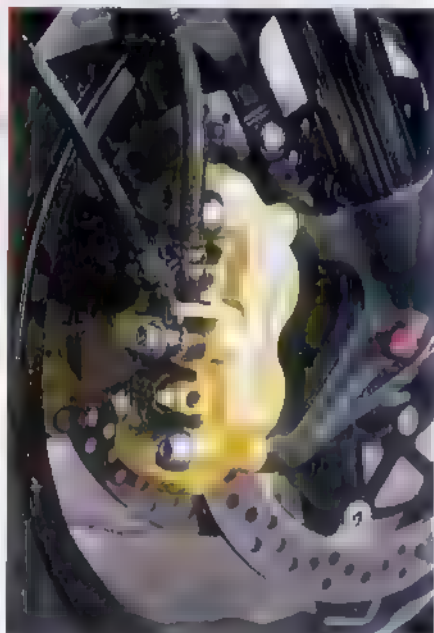
Взаимопонимание с мотоциклом наступает в минуту, когда вы нащупали упор ручки газа, нашли оптимальное положение тела в седле в поворотах, на максимальном разгоне и торможении, а дыхание при этом не учащается. Тогда начинаете понимать, что новейший суперсовременный болид мирового уровня GSX-R с вами «подружился».

Обязан предупредить вот о чем. На GSX-R недопустимо «случайно переборщить» с газом или же по небрежности (скажем, засмотревшись на девушку) отпустить рычаг сцепления на светофоре. Мотоцикл я бы рекомендовал исключительно профессионалам, которые умеют управляться с «боевой ракетой» подобной мощности. Для неподготовленных же этот «джиксер» превращается в бомбу, которая когда-нибудь да взорвется. И это будет больно.

Благодарим Виктора МОЧАЛОВА из Санкт-Петербурга за предоставленный мотоцикл.



Тормоза GSX-R – это высочайшая эффективность действия и понятная «обратная связь».



Хвостовая часть в исполнении «Solo».



ТЕСТ-ОЦЕНКА

SUZUKI-GSX-R1000, спортбайк



ДВИГАТЕЛЬ

XXXXXX

Даже в «задушенном» состоянии он поражает динамикой и эластичностью во всем рабочем диапазоне оборотов. Его возможности превосходят уровень подготовки многих пилотов.



КОМФОРТ ПИЛОТА

XXX

Снимайте комбинезон, надевайте что-то попроще и катайтесь на здоровье. Но только по ХОРОШИМ дорогам и желательно с крейсерской скоростью. Иначе быстро устанете.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

XXXXXX

Сцепление таково, что позволяет безошибочно управлять мощностью двигателя и в городе, и в соревнованиях. КП – воплощение четкости.



КОМФОРТ Пассажира

XX

О ком это?



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

XXXXX

При базе, схожей с «шестисотками», длина заднего маятника – 56 см, что в сочетании с полностью регулируемой передней вилкой гарантирует мотоциклу высокую устойчивость на максимальных скоростях и при прохождении «лихих поворотов».



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

XXXXXX

Все на своем месте.



ТОРМОЗА

XXXXXX

Вне всяких сомнений, они великолепны.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

XXXXXX

Есть все самое необходимое для дня – лампочка-блнкер для точных переключений передач, для ночи – потрясающий ближний и дополняющий (!) его (а не взаимозаменяющий, как на многих других «литрах») мощный дальний свет.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

XXXXXX

Когда вы научитесь правильно и вовремя направлять силу двигателя GSX-R и жить просто, тогда поймете, что такое идеальное поведение мотоцикла в поворотах и на прямых.



ЦЕНА

XXXXXX

Это цена побед, компании в чемпионатах мира твоих будущих – на этапах чемпионата России или просто ни с чем не сравнимого удовольствия за рулем. Короче, адекватная цена.

*По 5-балльной шкале.



МОФ: КРУТИ ПЕДАЛИ...

МОТОВЕЛОСИПЕД

Год выпуска **2003** | Двигатель **60 см³** |
Мощность **1,2 л. с.** | Масса **36 кг** | Макси-
мальная скорость **25 км/ч** | Ориентировочная
цена **7 500 руб.**

Когда из дверей одноэтажного корпуса бюро испытаний «Мотовело» выкатили новинку, я слегка опешил: что это? Велосипед типа складного? Моторчик не сразу и заметен – скорее это игрушка для детей, чем «серьезное» транспортное средство. Да и «лист», оказывается, был не совсем «чистый»: ходовая часть заимствована у «Крохи», выпускавшейся в середине 90-х (ее тест опубликован в «Мото», № 8–1996).

Пока механики заливают бензин в раму (именно в ней расположен миниатюрный топливный бак), слушаю «биографию» малыша. Старая «Кроха» комплектовалась мотором Д-8М. Тот двигатель устарел и морально, и физически: за 45 лет жизни никто не дал ему ни КП, ни «автомата» в трансмиссии, отчего трудно им управлять в современном городе. Оттого и свернули производство «дрóшки».

Что делать – поставить крест на «веломоторе»? Но уж больно подкупала идея: на заводе ведь есть велодетали собственного изготовления, так надо сделать и собственный мотор. В короткие сроки его спроектировали. Определение «новый» к этому двигателю применимо с большой натяжкой: прототипом послужил силовой агрегат известной французской фирмы Motobecane (1923–1983). У французов он выпускался с автоматическим центробежным сцеплением, отчего, появившись в 1949 году, оставался чрезвычайно популярным в Европе вплоть до конца 70-х.

Слушаю эту историю вполуха – мне «до фонаря», с чего скопировали движок. Вопрос – каков он здесь и сейчас.

Знаете ли вы, что важнее всего в тесте? Запус-

тить мотор! С ММВЗ-1.102 (имя «Кроха-2» руководством отвергнуто, а другого не дадено) не все так просто: сначала нужно разогнаться, крутя педали. Вращение педалей передается цепью на заднее колесо и одновременно цепной передачей через моноблок «звездочка-шкив» и клиноременную передачу – на автоматическую центробежную муфту. При достижении скорости 8–15 км/ч центробежная муфта срабатывает и во вращение придет коленчатый вал. После запуска двигателя и повышения его оборотов при открытии газа сработает центробежное сцепление, и крутящий момент пойдет на заднее колесо. С этого момента вращать педали больше не требуется.

Во всяком случае, так – по инструкции.

Педальрую довольно энергично (не позавидуя малым детям или



уставшим пенсионерам), но ничего не происходит. «Техсовет» решает: раз есть бензин и не заводится, значит, нет искры. Логично. Но для того, чтобы проверить догадку, понадобилась помощь троих: один держал на весу заднее колесо (центральная подставка не предусмотрена), а двое одновременно прокручивали педали руками – одному это не под силу. Причем, чтобы сработала центробежная муфта, развить надо значительные обороты. Запыхавшиеся помощники сообщили, что на фирменном Motobecane есть специальный рычажок блокировки привода, благодаря ему можно прокручивать медленно и не париться.

Конечно, виноватой оказалась свеча, и после ее замены раздалось долгожданное «дыр-дыр-дыррррррр» (звук громкий: у испытуемого образца прогорел глушитель). Вновь нажал на педали – мотор отозвался с пол-оборота – и вот я уже на дороге, испытываю забытое с детства восхищение от побед над пространством.

Малый вес экипажа (почти 2/3 составляет мой собственный) позволяет ощущать динамику от поворота ручки газа. Можно закладывать на малом ходу неимоверные виражи, при которых с любого мота грохнешься. Только велосипед здесь составит конкуренцию, но его легко «сделать» на прямике. Все-таки есть своя прелесть от езды на таком «легковесе».

«Гашетку» все время я держал открытой «на полную», однако мотор не пере-



грелся. В том заслуга конструкторов – они не копировали прототип «один в один», а привнесли новшества: обширные ребра рубашки охлаждения могли бы с успехом справиться с 4–5 «лошадьми».

Вообще же, конструкция двигателя отличается простотой и надежностью. Так, оба подшипника шатуна заимствованы со 125-кубового мотора, что при меньшей в 10 раз передаваемой мощности делает кривошип вечным. Наце-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Год начала производства	2003
Длина, мм	1550
База, мм	1010
Высота, мм	1040
Дорожный просвет, мм	100
Сухая масса, кг	36
Макс. нагрузка, кг	90
Объем бензобака, л	2
Макс. скорость, км/ч	25
Контрольный расход топлива (при скорости 19 км/ч) л/100 км	2,1

Двигатель	МММ-1.102
Тип	1-цилиндровый 2-тактный, карбюраторный
Количество цилиндров	1
Газораспределение	поршнем
Рабочий объем, см³	49,9
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	38×44
Степень сжатия	9,5
Мощность, л.с. при об/мин	1,2/5200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	1,5/4800
Карбюратор	K-60 с диаметром диффузора 14 мм

Система зажигания	электронная бесконтактная питание – от 1-фазного генератора переменного тока с возбуждением от постоянных магнитов
Тип генератора для освещения	велогенератор 6В с приводом от переднего колеса

Запуск двигателя	педальный
Топливо	смесь бензина А-76 с маслом

Система смазки двигателя	топливной смесью
Система охлаждения двигателя	воздушная встречным потоком воздуха

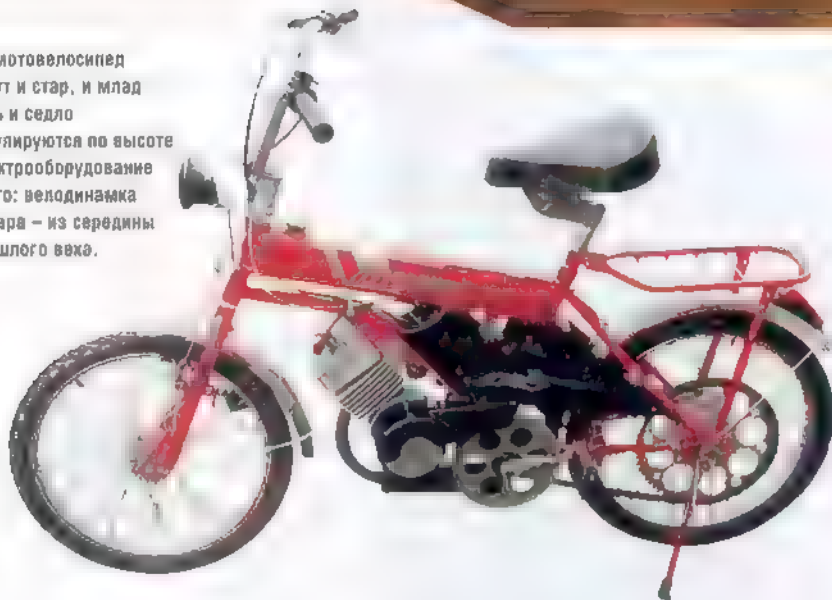
Сцепление	центробежного типа
Коробка передач	отсутствует
Передача от двигателя к кареточному узлу	ремennая
Передача от кареточного узла к заднему колесу	цепная
Педальный привод	цепной

Рама	трубчатая стальная сварная
Подвеска переднего колеса	жесткая
Подвеска заднего колеса	жесткая
Тормоз (передний)	ручной
Тормоз (задний)	катушечного типа
Тормоз (задний)	ножной педальный тормозной аттуклой велосипедного типа
Колеса	спущенные
Шины	невозмозимозаменимые 47-406
Цена (отпускная) завода	\$250



Силловая передача двухступенчатая: ремнем и цепью. Размер коленчатой звездочки не позволяет разогнаться свыше 25 км/ч.

На мотовелосипед сядут и стар, и млад: руль и седло регулируются по высоте. Электрооборудование убого: велодинамка и фара — из середины прошлого века.



ленное на Западе ограничение мощности одним киловаттом при 50-кубовом рабочем объеме не требует абсолютно никаких действий по доводке продувки или поиску оригинальных решений. Самая простая 2-канальная продувка, степень сжатия 1:9,5 под 76-й бензин, отсутствие лепесткового клапана и настроенного выпуска, примитивный карбюратор К-60В от мотокультиватора по определению обеспечивают мощность большую, чем требуется. Неудивительно, что усилия конструкторов были нацелены более на «удушение» новорожденного, чем на его совершенствование. Испытатели рассказывали, что первый опытный образец разогнался до 60–70 км/ч, и управлять крохотным велосипедом на такой скорости было просто страшно. Потому сделали просто: заднюю звездочку — в полколе. Теперь быстро не разгонишься, зато старт стал более динамичным и уверенным — в этом я убедился.

Систему электрооборудования упростили до предела. Я бы даже сказал — до беспредела: однорежимная фара и задний фонарь питаются от велогенератора, закрепленного на трубе передней вилки. Нет спидометра, сигнала (хотя бы звонок прицепили) и сигнала торможения. На руле лишь выключатель зажигания. Между тем, конструкция двигателя позволяет сделать на мотовелосипеде полноценное электрооборудование — ведь мотор с маховичным генератором и коммутатором от обычного «Минска».

Очень существенный вопрос: как сложится судьба минского малыша? Многие зависит от того, в какую нишу он попадет. Подобные транспортные средства (максимальная скорость — до 25 км/ч, мощность двигателя — до 1 кВт), согласно Директиве ЕС, относятся к так называемым мопам (по-нашему, — мотовелосипедам), а значит, не требуют даже в таких «строгих» странах, как Германия, регистрации и наличия у водителя «прав»

и шлема на голове. В российских и белорусских ПДД мотовелосипеды приравниваются к мопедам и особыми льготами на дорогах не обладают. Кроме того, на них запрещено ездить по велосипедным дорожкам и тротуарам. В новой редакции белорусских ПДД, действующих с 1 июля 2003 года, на мопедах и велосипедах должны устанавливаться регистрационные знаки. Минские конструкторы пытаются «пробить» в республике категорию «мотовелосипед», подразумевающую упрощенные требования к светотехнике. Но пока их продукт попадает в категорию «мопед», отсюда при движении по дорогам у него должна быть постоянно включена фара.

Найдутся в России поклонники простого и легкого транспорта? Скорее — да, ведь колесят же стар и млад на неубиваемых «Ригах-13». Но пока еще минские новинки не дошли до наших рубежей. Беру смелость утверждать, что спрос на безымянных малышей в России будет, хотя бы потому, что конструкторам ОАО «Мотовело» удалось то, что оказалось не по плечу российским мотозаводам: освоить серийный выпуск «автоматов». ■



Малый вес; хорошая тяга; усиленные по сравнению с базовым велосипедом ступицы колес и спицы; возможен «up grade» установкой «мягкой» вилки, поддресорированное седло.



Очень слабые тормоза; затруднен запуск мотора; нет блокировки трансмиссии при запуске; шумный выхлоп; слабый свет; щитки мешают подлезть к карбюратору; недостаточный объем бензобака (2 л); недостаточно жесткая подвеска седла. Нет названия!

→ ВОПРОС-ОТВЕТ

Читателей консультирует ведущий конструктор ОАО «Мотовело» (Минск) Александр БОРИСЕВИЧ

Слышал по радио о модификации мотоцикла «Минск» для армии и полиции. Чем она отличается от серийных машин? Можно ли ее купить и где?

Константин МУН, Иркутская обл.

В 2003 году по заказу пограничных войск Украины изготовлено несколько сотен специальных мотоциклов с камуфляжной раскраской. От серийных ММВЗ-3.113 они отличались наличием боковых багажных полок, у багажника за седлом увеличена площадка, на которой металлический кофр.

Другой спецзаказ — мотоциклы для минской полиции. У этих машин больший рабочий объем двигателя — 150 см³, он увеличен за счет расточки цилиндра до Ø 56 мм и установки нового поршня. Мощность 2-тактного мотора составила 13 л. с.

Обе модификации в свободную продажу не поступали. ■

Допускается ли установка карбюратора К-68 на «Минск»?

Иван ТОЛЫПКО, Тамбовская обл.

Карбюраторы этой серии рассчитаны на мототехнику с гораздо большим рабочим объемом двигателя, поэтому для «Минска» он не пригоден. ■

В соседнем селе ребята установили в «Минск» движок от «Совы» — и гоняют. Разрешает ли завод такую переделку?

Сергей МАТЯГИН, с. Юдики Владимирской обл.

В двигателях «Минска» и «Совы», действительно, одинаково расположенные точки крепления. Ведь у них был общий «предок» — DKW RT 125. Однако в соответствии с требованиями ГИБДД подобная перестановка недопустима. ■

У моего «Минска» ММВЗ-3.113 вышел из строя маховичный генератор. Чем его можно заменить?

Александр КОЛЧИН, Московская обл.

Конструкция картера модели 3.113, к сожалению, не допускает установку другого генератора, по крайней мере, без существенных переделок. К тому же все двигатели различаются размерами правых цапф коленвала. Придется поискать ори-

ТЕПЕРЬ – ЛУЧШЕ

В прошлом номере «Мото» опубликовано мнение Анатолия Фридлянда, одного из первых пользователей мотоциклом «Минск» ММВЗ-3.114 с китайским 4-тактным двигателем. Он в целом одобрил тех, кто собирается покупать эти «Мински», но и критики в адрес завода хватало. Мы получили ответ от технического директора ОАО «Мотовело» Николая СЕНОКОСОВА.

Приносим извинения всем, кто недоволен качеством наших мотоциклов, и спасибо – сигналы от потребителей не остаются без внимания. Мотоцикл был создан в предельно короткие сроки – «поджигало» начало нового сезона. Данная модель задумывалась как наиболее солидное изделие завода, но при минимальной цене. Двигатель ZS156 FMI-2 (по лицензии Honda CB125) прошел серьезные испытания. Каких-либо существенных недостатков в его работе не обнаружено. Небольшие «провалы» при резком повороте ручки газа связаны с отсутствием в карбюраторе ускорительного насоса. При тщательной регулировке холостого хода «провалы» частично сглаживаются. Наши испытатели советуют ручку газа поворачивать более плавно, чем при езде на мотоцикле с 2-тактным двигателем.

Выяснены и устранены причины биения звездочки заднего колеса, улучшена фиксация седла, внесены усовершенствования в конструкцию электрооборудования: изменена длина проводов, перенесена клемма стартера. Поставщикам рулевых переключателей завод указал на дефекты, и они в срочном порядке устранены. Опять же, из-за сжатых сроков подготовки производства кнопку Start пришлось встраивать в имеющуюся конструкцию правого переключателя, поэтому она находится в несколько необычном месте.

В ближайшем будущем на предприятии планируют придать мотоциклу более современный вид, выпустить другие модификации ММВЗ-3.114. Предполага-

ется, что на аппарат начнут устанавливать передний дисковый тормоз, резиновые защитные чехлы на цепь заднего колеса, боковой упор, более современный щиток приборов с тахометром и сигнальными лампами-указателями включенных передач. Подбираются наиболее оптимальные передаточные числа главной передачи. Ведем поиск поставщиков хороших и недорогих шин. ❖

От редакции. Приятно и то, что на заводе оперативно отреагировали на критику, а еще и то, что вместе с письмом прислали звездочку колеса – для замены той бракованной, что обнаружилась у А. Фридлянда. Звездочка передана по назначению.

гинальный узел (они еще поступают в продажу), в крайнем случае – поменять картер. ❖

Во время тренировки нашей мотобольной команды видел необычные желтые мотоциклы. Спортсмены сказали, что их делает минский завод «Мотовело». Но я о них не слышал. Что это за машины?

Николай КУХАРЕВ, г. Пинск, Белоруссия
Действительно, в пинской мотобольной команде «прописались» несколько опытных мотобольных мотоциклов. В их основе новый

250-кубовый 2-тактный мотор, выдающий около 30 л. с. Другие особенности: 3-ступенчатая КП (в мотоцикле больше не надо), рычаг переключения передач, который выведен на обе стороны, моноподвеска. В ходовой части ис-

пользованы узлы и детали от «циvilных» «Минсков». ❖

Продаются ли у нас прицепы к мотоциклам-одиночкам (например, «Минску»), и можно ли самому построить такой прицеп?

Александр АБРАМОВ, г. Можга, Удмуртия
Единственный «легальный» прицеп к «одиночкам» (в том числе «Минску») – «Енот» производства Зид. Сейчас его уже не выпускают, хотя в торговых точках еще можно встретить. Самодельные прицепы нужно регистрировать в ГИБДД, а это не проще, чем «узаконить» мотосамодельку. ❖

Можно ли на двигатель ММВЗ-3.112 установить цилиндр от последней модели «Минска»? И на сколько при этом возрастет его мощность?

Владимир ГРУТАНОВ, г. Барнаул
Цилиндр поменять нельзя – шпильки его крепления в моторе ММВЗ-3.113 разнесены больше, чем у 112-й модели. Кроме того, у «113-й» выпускной патрубок уперся бы на «112-м» в трубу рамы. Да и зачем возиться: прибавки мощности цилиндр от 3.113 не даст. ❖





Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Павла КОСОЛАПОВА

РЕИНКАРНАЦИЯ «КОШКИ»

АВДИС-6.502 двойного назначения

Год выпуска **2004** | Двигатель **2Т 350 см³** |
Мощность **25 л. с.** | Масса **340 кг** | Максимальная скорость **75 км/ч** | Ориентировочная цена **60 000 руб.**

Основной профиль предприятия - обслуживание техники с дизелями Ярославского моторного завода. Однако на заводе решили, что собственное ATV производство не помещает и уровень специалистов повысить, и будет чем загрузить станочную базу. А пример подал соседний Гутаевский моторный завод - здесь «пошел» 4-колесник «Рысь».

Кстати, разработкой конструкции этой самой гутаевской «Рыси» занимались те же специалисты, которые готовили выпуск ярославского «квадрика» Валерии Купцов и Валентин Чматов. Поэтому их новый 4-колесник, воплотив

лучшие черты гутаевской «дикий кошки», лишен многих ее недостатков. Вездеход, например, оснащен независимой двухрычажной подвеской всех колес, у него меньшая масса и более доступные ВАЗовские колеса.

Генеральный директор «Автодизель-сервиса» Евгений Юрасов дал «добро» на «непрофильную» деятельность - и пошло. В кратчайшие сроки был собран опытный образец, его передали для сертификации на Дмитровский полигон

Наши бывшие мотогиганты благополучно вымирают, а тем временем на рынке России появился новый производитель - Ярославский «Автодизель-сервис». Здесь разворачивается производство ATV собственной разработки.

(НИЦАМТ). Где нам и представилась возможность провести тест-драйв.

Про ижевскую «водянку» ничего нового мы не узнали: тот же запуск мотора с пол оборота и ненапряжная работа во всем диапазоне нагрузок (нам бы такой движок, байкерам 80-х!). Ручного тормоза на правой рукоятке руля испытатель не обнаружил - на все четыре колеса воздействует гидротормоз от педали. Продолжая традицию гутаевских машин, справа расположился жигулевский «руч-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Год начала производства	2004
Габариты, мм	2250х1270х 400
База, мм	1380
Дорожный просвет, мм	180
Колес, мм	920 1000
Сухая масса, кг	340
Макс. скорость, км/ч	75
Ожидаемая цена, руб	60 000
Д В И Г А Т Е Л Ь	
Модель	ИЖ-105 (Сб. 1-08.01)
Мощность, л.с. при об/мин	25 4900
Система охлаждения	воздушная
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепью шагом 15,875 мм
Редуктор главной передачи	Муравей, с задним ходом и дифференциалом
Р а м а	
	грубчатая стальная сварная
Подвеска передних колес	
	независимая Мак-Ферсон
Подвеска задних колес	
	независимая двухрычажная с пружинно-гидравлическими амортизаторами
Тормоза	
	барабанные, с гидравлическим приводом на передний и задний колеса
Шины	
	165/80 R13 НИИШП-Ралли 3



«Ижатники» почувствуют себя за рулем «как дома».

В передней подвеске прижился «оковский» Мак-Ферсон.



ник». Шины – лучшего и не надо: они хоть и от «паркетных» «Жигулей», но в исполнении НИИШП-Ралли держат дорогу, как рельсы трамвая. А денек, доложим вам, выпал «склизский», на ногах удержаться не могли – падали несколько раз.

В разгар верчения на месте откуда-то взялся кот (живой, не «Рысь») и стал наблюдать. Когда квадрик остановился, подошел к шине и потерся о нее. Может, почувствовал, что в мотике течет кровь «собрата».

Из внедорожных опций на ATV, благодаря «муравьевскому» мосту, лишь задний ход. Достаточно ли его, чтобы покупатель потянулся к аппарату? – это может продемонстрировать только совместный «гряземесительный» тест с участием других ATV. «Одноклассником» в таком тесте может стать ковровский «Тарпан». Правда, ковровчанин сертифицирован как внедорожное транспортное средство, ярославич же – как полноценный мотоцикл.

Начальник лаборатории сертификации мототехники НИЦАМТ Александр Лещенко категорически отказался давать оценки машине. Мы же рискнем высказать свое суждение: молодцы! Непросто решиться в глубинке так рисковать – вкладывать средства в новое непрофильное изделие.

Сейчас идет подготовка к отправке в торговую сеть первой партии из 150 машин, параллельно современный дизайн разрабатывают специалисты Вла-

димирской студии «Техно-Арт». Обещаем познакомить читателей «Мото» с новинкой в новом обличье, по результатам полноценного теста. ❖

Амортизаторы заимствованы у «Урала», они с пятью вариантами изменения положения и регулировкой предварительного поджатия пружины.



DUCATI 999 Спортбайк



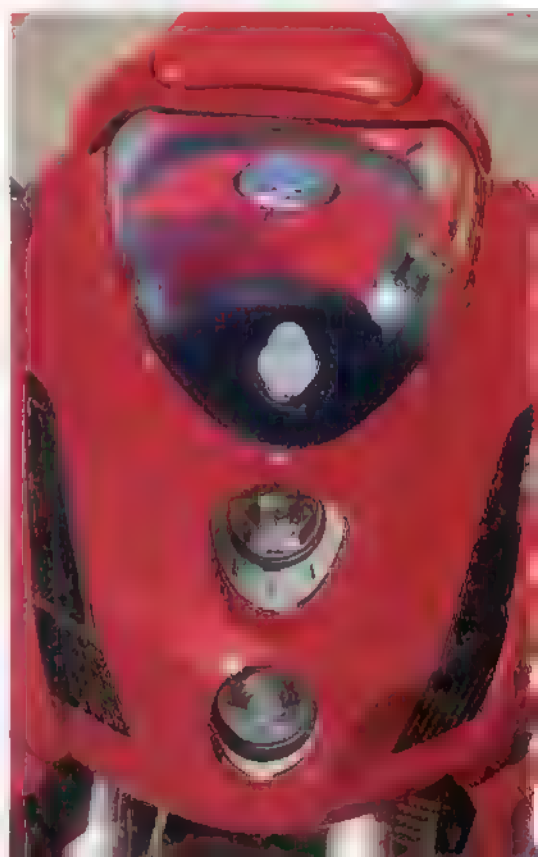
ВЫХОД ИЗ КЛЕТКИ

Существует тип людей, для которых размеренная езда и «спокойный» мотоцикл никогда не понравятся. Но не риск ли человеку без специальных навыков усаживаться за руль экстремального болида? И что чувствуешь в его седле? Вот что рассказал **москвич Михаил СИНКЕЛЬБАУМ**, который рискнул после «Минсков», «Ижей» и многолетнего перерыва в езде сесть на Yamaha Fazer, а спустя всего год на новый с иголки Ducati 999.

— Я человек физически крепкий, выносливый, и скорости за 200 км/ч не вызывают у меня оцепенения, так что общий язык с Ducati нашел быстро. Самыми трудными были первые километры, а трогаться с места и сейчас получается не всегда гладко. Это непросто: двигатель «999-го» «не умеет» работать медленно. При трогании с места нужно побеспокоиться, чтобы впереди было свободное пространство, а его в городе все-

гда мало. Левая рука со временем привыкла к короткому тугому рабочему ходу рычага сцепления, а вот сильный наклон корпуса вперед и «рваная» езда по мегаполису по-прежнему выматывают. Довольно быстро теряется точность управления мощным двигателем. Чтобы тронуться правильно, двигатель приходится «раскручивать» и «подыгрывать» ему сцеплением — только тогда «999-й» тронется с места красиво и начнет, подобно сверхзвуковому истребителю, безудержно набирать скорость.

Какую именно? До максимальной еще не доводил — не ставил такой задачи. Но могу утверждать: провести за рулем 20–30 минут на скорости за 200 км/ч — не проблема. Приходилось несколько раз выезжать далеко за город, и, когда дорога позволяет, идешь на «180» и отдыхаешь. Тяга у двигателя потрясающая, даже на такой скорости. Незаметно для себя начинаешь лавировать между автомобилями, как слаломист между флажками. Это заводит! Мчишься — дух захватывает, а между тем животного страха не ощущаешь — байк словно прилипает к асфальту. Игра-



ючи перестраивается из ряда в ряд, уверенно тормозит, снова мощно ускоряется... Скажу больше: уверенность в аппарате – стопроцентная. Иной раз сознание, «воспитанное» на динамике езды на автомобиле, отказывается верить в то, что успеешь совершить очередной обгон и «убраться» на свою полосу, однако если открываешь газ, следует умопомрачительный «скачок» и уже через мгновение оказываешься там, где хотел

И все равно, всегда езжу «с головой» (во всяком случае, так считаю), поэтому аварийно тормозить не приходилось. «Рабочее» же торможение с любой скорости проходит «без замечаний»: механизмы работают точно, прогнозируемо. Чувствую, потенциала тормозов Brembo и шин Michelin Pilot Sport хватит на пятых пилотов моего уровня

Вместе с тем, есть поводы говорить и о том, что не устраивает в мотоцикле. Это сильнейшая, на мой взгляд, вибрация на малых оборотах и идиотизм с электрикой. На «приборке» отказываются работать контрольные лампы, дублирующие поворотники и дальний свет фар. С этим еще как-то можно смириться. Однако не работающая или горящая постоянно зеленая лампочка нейтралки создает, особенно для неопытного водителя, мягко говоря, некоторые неудобства... А те перь вспомните, сколько стоит это чудо... И в репутации тоже теряешь. Представьте владельца Ducati, потерявшего на светофоре «нейтраль»: каким же «лаптем» он выглядит в глазах окружающих! Опять-таки, мы ведь выкладываем «маленькую тележку» денег и для того, чтобы гонять, и чтобы «выглядеть». Вот и ду-

маешь про себя. обманули, обокрали!..

Но не будем застревать на грустном – давайте о приятном

Впечатляет звук двигателя. Скажу больше – он доминирует над звуком выхлопной системы. Это здорово помогает «общаться» с мотоциклом: облегчает управление им, становится понятнее, как он «себя чувствует» в различных условиях эксплуатации, при различных нагрузках.

Я все больше привыкаю к байку: обратная связь стала отчетливее, благодаря этому у меня, считаю, постепенно вырабатывается собственный стиль управления этой красивой машиной. Вместе с тем, не стану утверждать, что прочувствовал и познал все безграничные возможности «999 го», а значит, не могу пилотировать его столь же уверенно, как, скажем, автомобиль. Но я не тороплюсь – в следующем сезоне мы все поправим. Может быть, даже рискну принять участие в любительских гонках. Ведь в городе этот мотоцикл, как в клетке

Фото Натальи ЛЮБИМОВОЙ



Общие данные: сухая масса – 199 кг ■ длина – 2096 мм ■ база – 1420 мм ■ высота по седлу – 780 мм ■ объем бензобака – 15,6 л **Двигатель** – 2-цилиндровый 4-тактный V-образный ■ система газораспределения – DOHC, 4 клапана на цилиндр ■ система охлаждения – жидкостная ■ система питания – впрыск топлива ■ система пуска – электростартер ■ рабочий объем – 998 см³ ■ диаметр / ход – 100x63,6 мм ■ степень сжатия – 11,4 ■ максимальная мощность – 124 л. с. при 9500 об/мин ■ крутящий момент – 102 Н·м при 8000 об/мин **Трансмиссия:** КПП – 6-ступенчатая ■ главная передача – цепью. **Ходовая часть:** рама – пространственная, стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка ход 125 мм ■ задняя подвеска – маятниковая, ход 128 мм **Тормоза:** передний – 2x320-мм диск ■ задний – 240-мм диск ■ передняя шина – 120/70ZR17, задняя шина – 190/50ZR17, ■ ориентировочная цена – \$19 850





ЗЕЛЕННЫЙ МИР

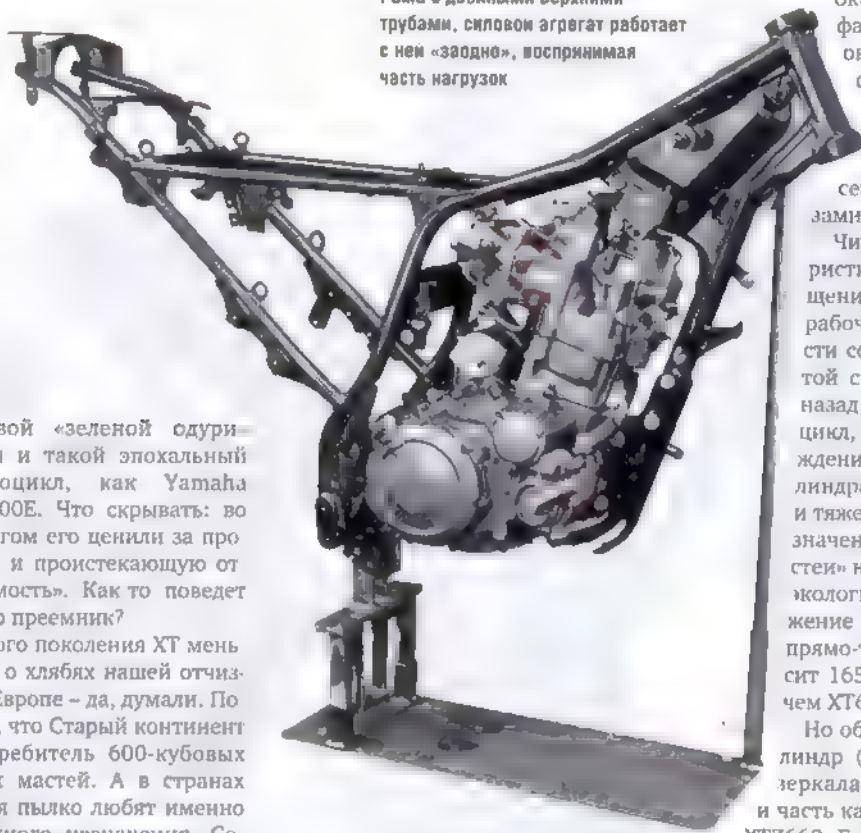
Александр ВОРОНЦОВ,
фото Yamaha

ГАРМОНИЧЕСКИЙ СТРОИ

YAMAHA XT660R: ТРИ ЕВРОБАЙКА С ЯПОНСКИМ ИМЕНЕМ

«Отгремели песни нашего полка...» Да разве ж все эти вегетарианцы, пламенные борцы за «зеленый мир» – агнцы? Да они пострашнее саранчи! Несколько месяцев назад эти «энтузиасты» истребили целое поголовье замечательных машин – в экологические нормы, видите ли, не влезают!

Рама с двойными верхними трубами, силовой агрегат работает с ней «заодно», воспринимая часть нагрузок



Жертвой «зеленой одурости» стал и такой эпохальный мотоцикл, как Yamaha XT600E. Что скрывать: во многом его ценили за простоту устройства и проистекающую отсюда «неубиваемость». Как то поведет себя «в грязи» его преемник?

Создатели нового поколения XT меньше всего думали о хлябях нашей отчины. О Западной Европе – да, думали. Почему? Да потому, что Старый континент – основной потребитель 600-кубовых мотоциклов всех мастей. А в странах Средиземноморья пылко любят именно мотоциклы двойного назначения. Согласно маркетинговым данным, 70% эндуристских «шестисоток» используются только для городской езды, удел остальных 30% – путешествия, опять-таки преимущественно по приличным дорогам. Вот отчего новый XT660R спроектирован для европейцев, фактически европейцами же, да и производством его займется итальянский филиал


Два главных требования к новой «эндурке» сформулированы: экологическая чистота и прилежное поведение на асфальте. А как же насчет «грязи поместить»?.. Ах, отстаньте: вон для вас всеяческие TT, WR, YZ... В итоге новый XT660R

оказался не только более «асфальтовым», чем его предок, но он еще и обзавелся чисто городским собратом – вариантом XT660X в исполнении «супермотард»: с 17-дюймовыми колесами, «обутыми» в шоссейные шины, мощными тормозами и жесткими подвесками

Читаешь техническую характеристику новинки – возникает ощущение «дежа вю»: размерность и рабочий объем двигателя в точности совпадают с параметрами снятой с производства несколько лет назад Yamaha XTZ660. Тот мотоцикл, с мотором жидкостного охлаждения и 5-клапанной головкой цилиндра, оказался слишком сложным и тяжелым для своего «двойного назначения». Теперь же – без «сложностей» не пролезешь в игольное ушко экологических требований. А за снижение веса конструкторы боролись прямо-таки героически: XT660R весит 165 кг – всего на 5 кг тяжелее, чем XT600E, и на 4 кг легче XTZ660

Но обо всем по порядку. Итак, цилиндр (с керамическим покрытием зеркала вместо чугунной гильзы) и часть картера напрямую – от мотора XTZ660. Головка цилиндра спроектирована «с нуля»: она не 5-клапанная.

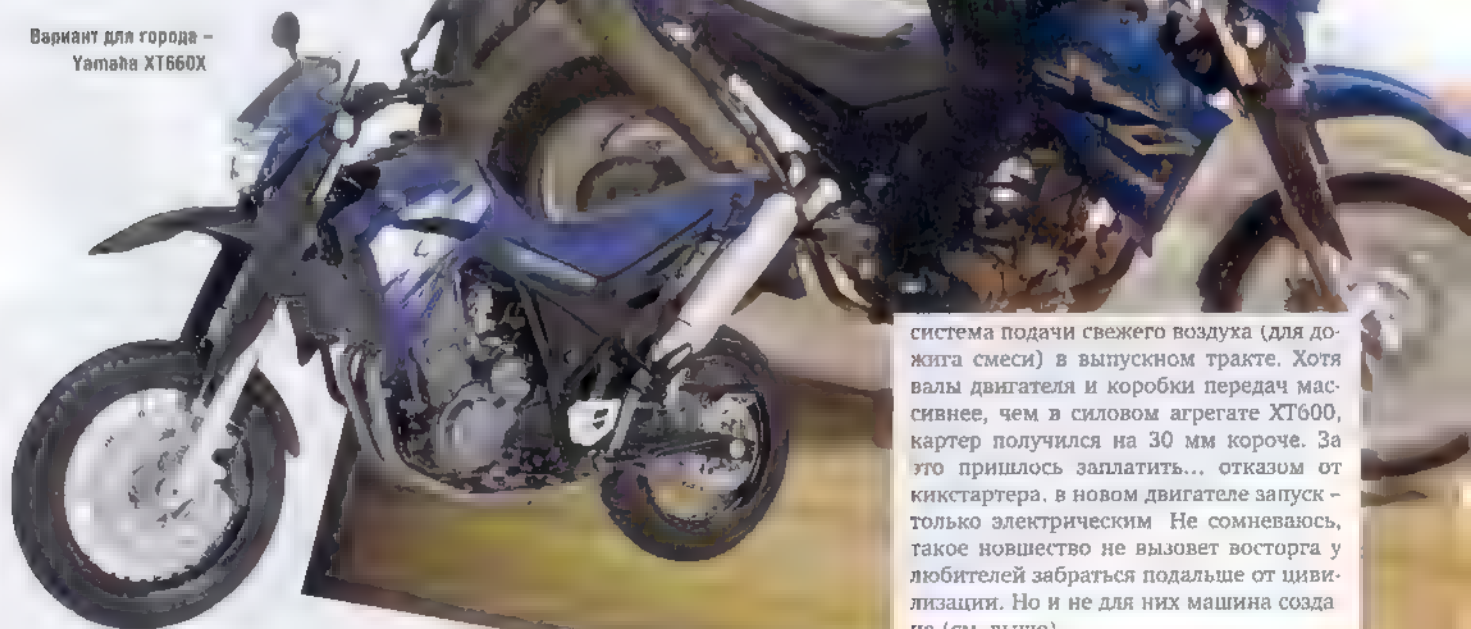




Yamaha XT660R. Переднее крыло необычной формы: передняя часть задрана вверх, задняя идет у самой шины. Плюс грязезащита для лерьев вилки.

а классическая 4-клапанная, с одним верхним распредвалом и коромыслами, а те ради снижения трения установлены на роликоподшипниках. Еще более похвальное нововведение — впрыск топлива. Вместе с ним за экологию «борются» сотовые каталитические нейтрализаторы в глушителях и

Вариант для города —
Yamaha XT660X



система подачи свежего воздуха (для дожига смеси) в выпускном тракте. Хотя валы двигателя и коробки передач массивнее, чем в силовом агрегате XT600, картер получился на 30 мм короче. За это пришлось заплатить... отказом от кикстартера, в новом двигателе запуск — только электрическим. Не сомневаюсь, такое новшество не вызовет восторга у любителей забраться подальше от цивилизации. Но и не для них машина создана (см. выше)

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Ш И Д А Н

Модель	Yamaha XT660R	Yamaha XT660X
Модельный год	2004	06
Сухая масса, кг	165	173
Габариты, мм	2140/840/1410	2140/840/1410
База, мм	1500	1500
Высота по седлу, мм	810	810
Вылет, мм	118	н.д.
Наклон рулевой колонки, град	28	н.д.
Объем бензобака, л	15	15

Тип	1-цилиндровый 4-тактный	
ГТМ	ОМС 4 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см³	659	659
Размерность, мм	30/34	100/84
Степень сжатия	10.0	10.0
Макс. мощность,		
кВт/об/мин	48/6000	48/6000
Макс. крутящий момент,		
Нм/об/мин	58.4/5250	58.4/5250
Система питания	впрыск топлива	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная
Система запуска	электроstarter	электроstarter

Сцепление	многодисковое в масляной ванне	
Моторная передача	шестернями	шестернями
Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	цепью O-Ring	цепью O-Ring

Передняя вилка	полудуплексная грубоотатая стальная	полудуплексная телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	43	43
Ход колеса, мм	25	225
Задняя подвеска	маятниковая с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	200
Ход колеса, мм	00	200
Тормозная система	раздельная гидравлическая	
Передний тормоз	диск Ø 298 мм, 2 поршневая скоба	диск Ø 320 мм, 2 поршневая скоба
Задний тормоз	диск Ø 200 мм, 1 поршневая скоба	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба
Колеса	гликоновые	спидованные
Передняя шина	90/90-21	120/120R17
Задняя шина	130/80-17	160/60ZR17

Чтобы оценить величие сделанного в борьбе за улучшение ходовых качеств на асфальте, взгляните на новую раму. Верхняя ее часть дуплексная, изгибами труб напоминает старый Fazer в силовую схему встроен двигатель, воспринимающий часть нагрузок. Чтобы что? Жесткость шасси возросла на 60% даже по сравнению с XTZ660. С «хлипким» XT600 я уж и не сравниваю.

Итальянская прописка продиктовала выбор комплектующих. Передняя вилка Radoi, с несущими трубами диаметром 43 мм (у XT600I – 41 мм). Хода подвесок такие же, как и на старой модели (225 мм – спереди и 200 мм – сзади). Регулировок «кот наплакал», лишь поджатие пружины заднего амортизатора (правда, теперь на 5 «кликов» – раньше было всего 3). Тормоза – Brembo. Конструкция колесных ступиц такова, что спицы прямые, без изгибов в месте заделки. В какой мере такое решение повышает их прочность? В громадной



Необычная форма заднего фара, окруженного «двойным выхлопом».



Приборная доска футуристична, но места для тахометра нет. Он и не нужен.



Концепт-байк Yamaha MT-03: родстер-мотард!

На панели приборов ни одной стрелки! Жидкокристаллический дисплей сообщает пилоту данные о скорости, времени, пробеге, запасе топлива. Тахометра нет! Дескать, с умными «мозгами» мотор все равно не перекутишь, а спортивные амбиции можете повесить на веревочку! Зато в комплектацию мотоцикла входит «противоугонка» с иммобилайзером, а под запираемым седлом – место для замка с U-скобой.

Наверное, даже считающие каждую иену боссы концерна поняли, что новинка вышла слишком уж по бюргерски правильной. И дали «оторваться» дизайнерам-эргономикам. В показанном одновременно с Yamaha XT660R/X концепте MT-03 тот же 660-кубовый двигатель... Но на этом сходство и кончается. Руководитель проекта Оливер Грилл сказал так: «Ключевая фраза – родстер-мотард! Родстер – потому что он сексуален, агрессивен и изыскан в техническом отношении. Мотард – от «супермотард», машина для наслаждения, живая и послушная. Эта bestia ни в коей мере не для путешествий! У молодежи для этого нет времени. Вывел тачку из гаража – и отвел душу. Вот ее назначение!

Да, MT-03 – это нечто! Глядя на аппарат, вспоминаешь: 33 буквы алфавита даны нам для написания не только строе-

вых уставов, но и для любовных поэм. Ох, эти тормозные диски с фестончиками! А как вам амортизатор задней подвески сбоку от двигателя?.. Пусть технарь-зануда доказывает, что это – во имя централизации масс, но мы-то понимаем, что конструкторы просто похулиганили. Жаль, если столь яркая машина так и останется

прототипом. Но, кстати, в 90-х Yamaha выпускала нечто вроде спортбайка с двигателем XTZ660 – и как раз на своем итальянском филиале. Такая была мода. Нынче же мода на мотарды да родстеры. Может, сработает? Тогда гамма 660-кубовых Yamaha обретет гармоническую завершенность всех «трех аккордов». ■



Светодиоды – не только для заднего фонаря, но и для головного света.



ООО "Максималь"

Официальный импортер YAMAHA Motor Co. в России

Максимальная



YAMAHA



• мотоциклы • снегоходы • вездеходы • гидроциклы • лодочные моторы • генераторы

Дмитровское шоссе, 89, ТРЦ XL
т. 721-28-79 www.maximoto.ru

Дилер — ООО "Вулкан-Моторс": Москва, ул. Таллинская, 18
супермаркет "Седьмой континент", т. 504-28-21, 504-28-22
Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров



МОТОТЕХНИКА В КРЕДИТ

См. также: "Максималь" - официальный импортер Yamaha Motor Co. в России. Адрес: Москва, ул. Таллинская, 18. Тел.: 721-28-79. Сайт: www.maximoto.ru

ВСЕПРОЛАЗЫ

ПУМЫННЫЙ
МОТОФОНТОС

«История человечества — это история войн», а значит, передвижения по бездорожью. Это сейчас

солдат доставляют до места действия самолетами и вертолетами, а в начале прошлого века других вездеходов, кроме лошадей, в армиях не бывало. И заработала конструкторская мысль: как бы приспособить мотоциклы?

Чтобы повысить проходимость транспортного средства (гужевой транспорт сразу исключаем из рассмотрения) существует всего два способа. Первый: увеличить количество ведущих колес. Второй: применить гусеничный движитель. Ученые мужи пошли сразу обоими путями. В первую очередь, интерес представляли экипажи с люльками: в них можно разместить стрелка с пулеметом и боекомплект. И вот практически во всех странах Европы, как грибы после дождя, стали появляться монстроподобные байки с ведущим колесом коляски.

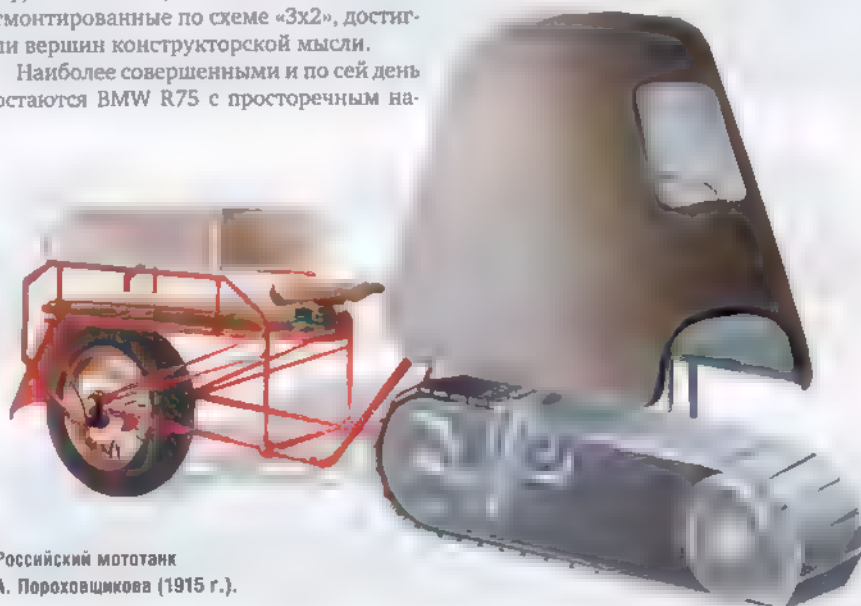
Одними из первых на эту тропу войны выехали, как ни странно, бельгийцы. На модели FN M12 SM 1936 года привод на колесо коляски осуществлялся карданным валом. Gillet-Herstal на модели «720» использовала цепной привод от ступицы заднего колеса к поперечному валу, на который насаживалось боковое колесо. Болезнь под названием «гребем двумя» оказалась заразной: в предвоенный период ею переболели французы (Gnomeet-Rhone), англичане (Norton),

итальянцы (Moto-Guzzi), шведы (Albin-Monark), а за океаном американцы (Harley-Davidson — куда уж без него!). Ну, и конечно, немцы: их машины, смонтированные по схеме «3х2», достигли вершин конструкторской мысли.

Наиболее совершенными и по сей день остаются BMW R75 с просторечным на-

Таким видит кафе-рейсер будущего российский дизайнер Данил Кузнецов.

званием «Сахара» (из-за того, что крышка воздухофильтра, расположенная на бензобаке, напоминала горб верблюда) и Zundapp KS750. У «немцев» был полный набор внедорожных опций: задний ход, демультпликатор (по-простому — «понижайка») и блокировка дифференциала. В дальнейшем эта ветвь внедорожной техники, достигнув совершенства, захирела, и только Киевский и Ирбитский мотозаводы по инерции выпускают «Днепр» MT-16 и «Урал» ИМЗ-8.107. Однако эти современные «реплики» в подметки не годятся «немцам».



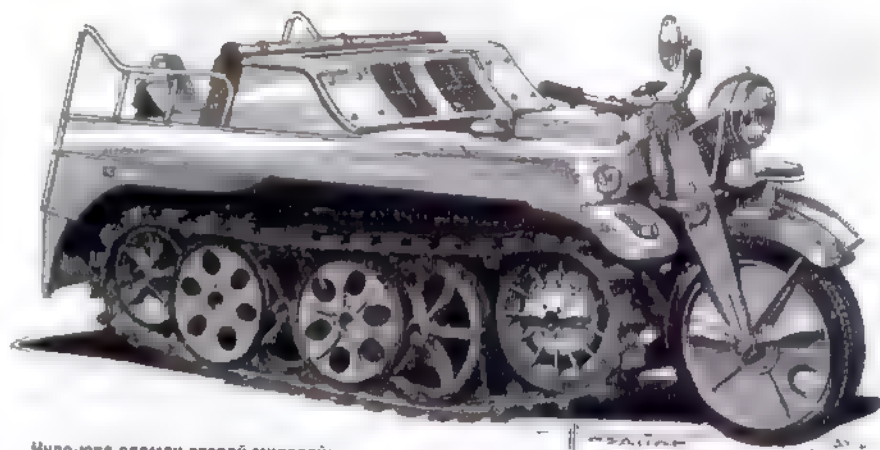
Российский мототанк
А. Пороховщикова (1915 г.).



Один из первых «всепролазов» Victoria конца 20-х

Но вернемся к временам второй мировой. Несмотря на изобилие мотоциклов «3х2», им в деле переброски войск для истребления ближних было тяжело тягаться с армейскими полноприводными автомобилями. Поэтому пользовался определенным успехом опять-таки немецкий гусеничный мотоцикл NSU Kettenkraftrad НК-101. Оснащенный автомобильным 1,5-литровым двигателем, он разгонял агрегат до 70 км/ч. В годы войны их выпустили 9,7 тыс. единиц, не которые сохранились в России.

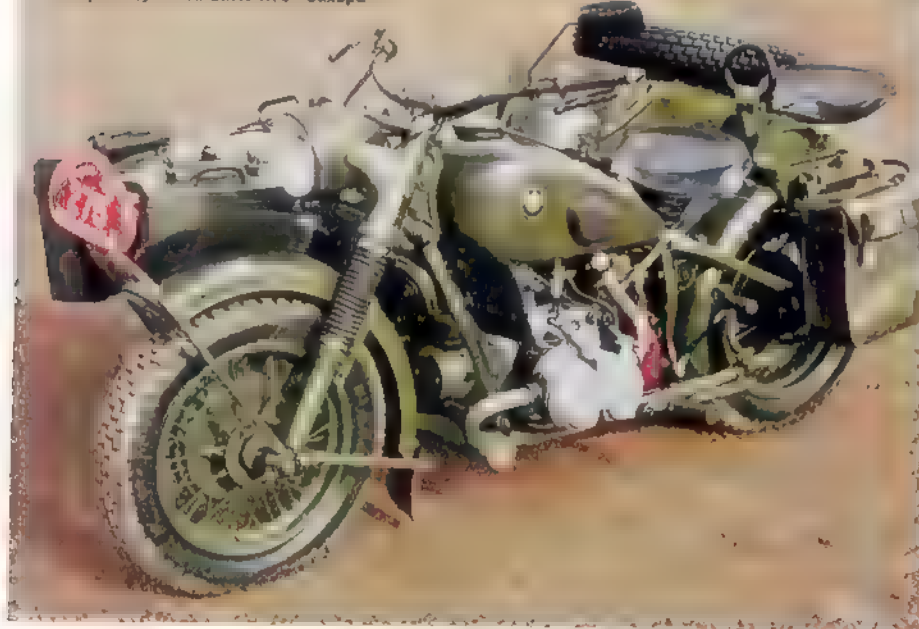
Многим не совсем понятна роль переднего колеса у двухгусеничной машины, ведь поворачивать-то можно притормаживая одну гусеницу, как это делают тракторы и танки. Зачем огород городить? А затем, что на скоростных гусеничных машинах для поворота применяется ме-



Чудо-юдо времен второй мировой: NSU HK-101 Kettenkraftrad.

ханизм передачи поворота. Он объединяет в себе коробку передач, ведущий мост и механизм поворота. Этот сложный и дорогой механизм согласует вращение ведущих звездочек со скоростью движения и радиусом поворота. Иначе любое, мало-мальское притормаживание на скоростях 50-70 км/ч сразу сносило бы машину с дороги. У НК-101 просто: в трансмиссию включен дифференциал, как на автомобиле. При езде по прямой с большей скоростью или плавных поворотах, когда руль поворачивается менее чем на 5°, мотоцикл ведет себя как простой трицикл или автомобиль. В крутом же повороте, когда скорость снижается до 20 км/ч и менее, можно поворачивать, притормаживая одну из гусениц. Мало кто знает, что Ирбитский мото-

Ветеран вермахта BMW R75 «Сахара»



завод в 1943 г., изучив трофейные НК 101, создал аналогичный агрегат. Но далее опытного образца дело не пошло. Да и тот не сохранился.

Прошла война, появилась более мощная техника, и 3-колесные мотовездеходы из армий отправили в отставку. Всех «проходимцев» предали забвению, и длилось оно несколько десятилетий. Если что-то и появлялось, то на уровне самодельщиков.

По упрощенной схеме (с одним дифференциалом и без рулевого колеса) выполнил мотоцикл ВТС-2 москвич Евгений Перепечкин. Двигатель – «Иж-Юпитер-5», гусеницы – из середины изношенных покрышек грузовика Зил-131, мост – от «Муравья». Повороты осуществляются при помощи двух рычагов – как на танках. Простота (отсутствие поворотного механизма) обернулась «рысканием» машины при поворотах на скорости.

Очень заманчивой во все времена была мысль сделать одногусеничный мотоцикл с передним управляющим колесом. Казалось бы, чего проще: установил по-



Серийный долгожитель Rokon.



«Белый» А. Гарагашьяна in action.

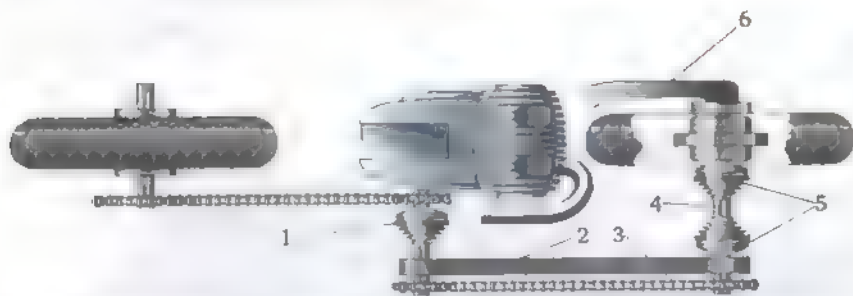


Схема привода «Белого» 1 – ШРУС на вторичном валу 2 – качающаяся «нога», 3 – цепь переднего привода; 4 – приводной вал; 5 – ШРУСы; 6 – рычаг подвески переднего колеса.

зади обычного заднего колеса дополнительное, натянул на них резиновую ленту – и готово. Первой подобного рода конструкция в истории мототехники упоминается немецкая Victoria конца 20-х годов. Мотоцикл обладал двумя задними под рессоренными колесами, соединенными цепью. Поверх ободов натягивалась резино-металлическая гусеница. Хотя мотоцикл и развивал 80 км/ч, управлять им было крайне трудно. Главный недостаток: плоская гусеница лишает одноколесный экипаж возможности поворачивать наклоном корпуса. Да и на малой скорости из-за уменьшения гироскопического момента заднего двигателя управление очень затруднено.

Позже, в 70-х, на Минском мотозаводе вернулись к этой идее и собрали на базе «мотоболки» полугусеничный мотоцикл. На одном из таких даже пытались подняться на Эльбрус, но добрались только до Приюта Одиннадцати.

Новым витком развития гусеничных мотовездеходов можно условно считать «толкачи» Евгения Чучина. Изобретатель вспомнил про движитель инженера Неждановского, построенный еще до революции. Так появился гусеничный «толкач» для лыжников: он проедет по снежному насту любой толщины и плотности. Мало того, он способен тащить на санках приличный груз.

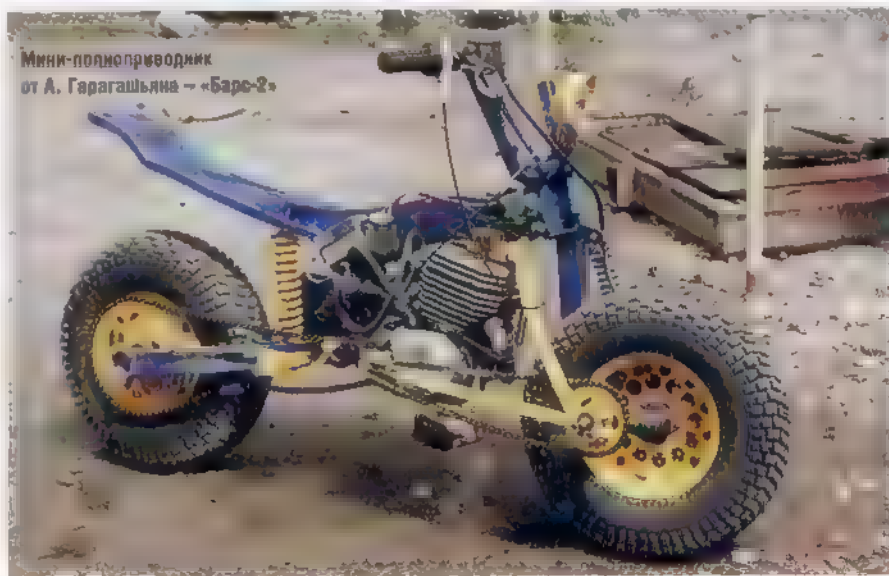
В конце 60-х на небосклоне внедорож-

ников зажглась новая звезда – американский Rokon, первый серийный двухколесный полноприводный экипаж. Несмотря на непрезентабельную внешность, отсутствие подвесок, малокубатурный (160 см³) мотор, этот «гадкий утенок» прижился и здравствует и по сей день. Его «изюминки» – вариаторная трансмиссия и пустотелые колесные диски (на военных модификациях). Они могут служить емкостью для бензина или воды, а если пустые, то обеспечивают

плавучесть аппарата. Rokon стоит на вооружении ряда стран – на нем пагут и время от времени совершают какие-нибудь внедорожные подвиги. К сожалению, в России нет ни одного экземпляра этого уникала, и мы не можем дать полную и объективную оценку американскому долгожителю.

В конце 20 века мировой мотоциклизм вновь пошел в гору, появились и стали быстро совершенствоваться 4-колесные ATV, в том числе выполненные по схеме 4x4. Однако по части 2-колесных байков по-прежнему наблюдался застой. В чем тут дело?

Основная причина не в отсутствии грязи (была бы свинья, а грязь всегда найдется), а в сложности привода переднего колеса, ведь оно и качается, и поворачивается. Даже применяя самые простые передачи – цепные, все равно приходится прибегать к наворотам: цепей должно быть, как минимум, две плюс пара карданных шарниров или ШРУСов. А будет ли пользоваться коммерческим спросом лязгающий цепями комбайнообразный байк? Вопрос риторический..



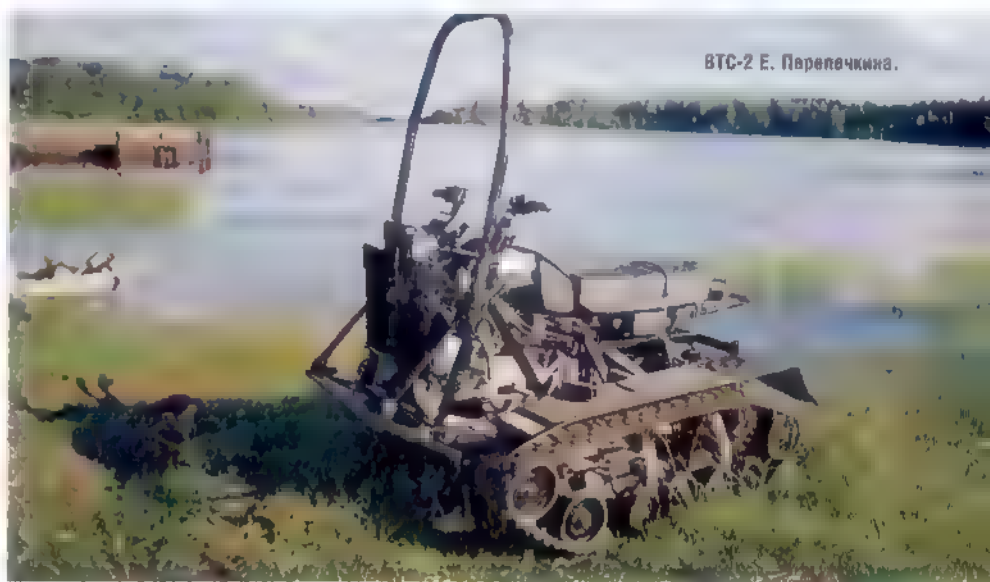


«Толкач» Е. Чучина

Тогда стали «городить огород»: зубчатые ремни, хитрые конические и карданные передачи и даже гидрообъемные трансмиссии. Все это сложно, дорого, а главное – ненадежно. За границей, где мотоцикл – игрушка, такой аппарат ни к чему, а для профессионального пользования лучше купить вертолет.

Другое дело – Россия, заповедник ухарского бездорожья: здесь найдется работа левшам! Самая известная полноприводная самоделка принадлежит рыцарю сварки и «болгарки» Алексею Гарагашьяну из С.-Петербурга. Его «Белый» и «Барс-2» «засветились» не только на нехоженных дорожках, но и престижных джиперских тусовках.

Из российских мотозаводов только ковровский ЗиД питал слабость к «вездепроходимцам». Первые разработки отнесены к 1993 году, когда зам. гл. конструктора Анатолий Заплаткин построил «Фермер 3х3». Схема переднего привода была выбрана классическая: две цепные передачи, между ними – кардан. Образец был испытан и... забыт. Позже по инициативе редакции «Мото» этот трайк переупростили в «Тарзан 2х2», уча-



ВТС-2 Е. Перепечкина.

ствовавший в подготовительной стадии Эльбурской экспедиции в 2002 году. «Вариацией на тему» «Тарзана» стали два легких аппарата, построенные редакцией. Один из них, «Баксан-80 2WD» своим заездом на макушку Эльбруса до-

казал преимущества полного привода.

Делали попытки создания 2-колесных мотонедорожников и известные фирмы – Suzuki (XF4 и FX5), Honda (Nantis), Gas-Gas (триальный мото), Yamaha (спортбайк YZF-R1). Однако все они не вышли из категории экспериментальных. Наступивший год может стать переломным: Yamaha обещает изменить лицо мотоциклизма интервенцией своих полноприводных моделей. Весной 2004 года пойдет в продажу эндуро WR-450 с приводом на оба колеса.

Технология 2WD отработывается фирмой Yamaha с 1992 года на спортивных мотоциклах. Первым был концепт французского отделения Yamaha с карданным

валом и цепными передачами. С 1998 к делу мотонедорожья подключилась крупнейшая фирма-производитель гидросистем Ohlins. Естественно, гидроматнаты видели мотик не иначе, как с гидравликой. Результаты не заставили себя ждать: в том же году Торлейф Хиннен выиграл National Gotland Rally на кроссовый Yamaha 2WD YZ250. В следующем году TT600 2WD участвовала в гонке UAE Desert Challenge и выиграла в своем классе в Sardinia Rally. В 2001 Yamaha YZ426 2WD финишировала пятой в пустынной гонке Shamrock Rally, а в 2002 и 2003 Давид Фретины на той же модели победил в Shamrock Rally. В 2004 он занялся в «Дакаре».

Система полного привода Ohlins достаточно легка и проста. Гидронасос, приводимый выходным валом КПП, передает давление жидкости к небольшому гидромотору, смонтированному в ступице переднего колеса. Поскольку гидронасос приводится от вторичного вала КПП, переднее колесо никогда не сможет вращаться быстрее заднего, поэтому и не будет проскальзывать. Но когда заднее начнет буксовать, насос станет вращаться быстрее,

«Баксан-80 2WD»
разработки «Мото»





Полноприводный скутер Yamaha Mabrice – вызов дорогам!



Электромотор спрятан в ступице.

и большее усилие пойдет на передок. Система способна передавать до 15% мощности на переднее колесо. Но как только сцепление заднего колеса с поверхностью установится, мощность, подводящая к переднему, снизится. Низкий КПД гидросистемы, по мнению разработчиков, незначителен, поскольку, когда буксует заднее колесо, теряется гораздо больше мощности. Гидропривод лишь забирает часть этих потерь.

Привлекательность такой системы переднего привода в том, что она может быть установлена на стандартный мотоцикл без внесения существенных изменений в двигатель и трансмиссию, добавляя всего 8–10 кг веса. Но в этот вес отчасти входит оборудование мотоцикла новыми подвесками Ohlins, которые сами по себе легче штатных. Поэтому фактически увеличение веса составляет

5 кг. Цена Yamaha WR450 2-Trac составит 14–15 тысяч долларов, из которых 5 тыс. – стоимость подвесок Ohlins. Испытатели Yamaha утверждают, по результатам тестов, что на песчаных трассах скорость WR450 2-Trac возрастает по сравнению с обычной YZ450 на 10%.

Дорожные мотоциклы не отстают. «Первой ласточкой» в этом направлении станет Yamaha Mabrice. Этот полноприводный футуристический максискутер был представлен на последнем Токийском мото-шоу. Внешне скутер неотличим от Yamaha Majesty, двигатель – самый заурядный (1-цилиндровый ОНС, 2 клапана, с рабочим объемом 249 см³ и максимальной мощностью 22 л. с. при 7500 об/мин).

А вот в трансмиссии применена не

обычная – tandemная схема привода. Основной силовой агрегат через вариатор «крутит» заднее колесо, а переднее может приводить в движение встроенный в ступицу электромотор. Нажатием пальца на выключатель выбирается один из трех ездовых режимов: 1 – только заднее колесо ведущее, 2 – переднее колесо прибавляет тягу заднему; 3 – ведущее только переднее. Режим № 3, по замыслу создателей Yamaha Mabrice, может понадобиться при парковке или когда водитель толкает машину.

Так что теперь не только бездорожье – вотчина «всепролазов». Лед тронулся, и можно призвать в буквальном смысле дорогу полноприводным!

О «всепролазах» в «Мото»: № 3-1996, NSU-Kettenkrafttrad; № 1-1997, теория проходимости мотовездехода; № 2-1997, «Фермер 3х3»; № 10-1998, Гусеничный мотоцикл Е. Перепечкина; № 5-1999, о мотоцикле «2х2» А. Гарагашьяна; № 5-1999, обзор конструкций 2WD; № 12-2001, мотовездеходы для снега; № 6-2002, «Тарзан 2х2»; № 7-2003, «Баксан-80 2WD».

В материале использованы рисунки Сергея ЧИРКОВА, Никиты РОЗАНОВА, Дмитрия БАРКОВА, Елены ШУЖИКОВОЙ, Бориса ИВАСЮКА, фото из архива редакции.



Ключевые элементы Yamaha WR450 2-Trac: 1 – гидронасос приводится в действие от выходного вала КП; 2 – резервуар, в котором размещен 1 л жидкости; 3 – гидромотор, приводимый во вращение жидкостью; 4 – переднее колесо, приводимое шестерней с внутренними зубьями.



Дебютант 2004 года – Yamaha WR450 2-Trac.

красным по белому



тайга

НПО САТУРН

Генеральный директор: Александр Савинский. Контактный телефон: (855) 21-00-00, 21-32-00, 21-11-11

Факс: (855) 21-00-00, 21-11-11. E-mail: info@npo-saturn.ru



МОТО ИЗ ЯПОНИИ

И НЕВАЖНО, КТО ОТЦЫ

ГЕНЕЗИС СКУТЕРА: ЭПИЗОД ТРЕТИЙ*

У всякого удачного изобретения, как у гениального ребенка, порой обнаруживается несколько отцов. И не вычислишь, кто из них заронил «божественную искру».

И все равно наследственность проявляется. Ищи, кто схож с детенышем – тот и родитель. Им в первом эпизоде нашей истории о скутере («Мото», № 9) назван американский Salsbury, во втором («Мото», № 11) – итальянский концерн Piaggio. В третьем же, охватывающем последнюю «четвертинку» XX века, роль папаша отведем японской Yamaha. Хотя с оговорками: установление отцовства – вещь деликатная.

В любой публикации об истории Yamaha мы прочитаем, что, начиная с дебюта ее модели Passol в 1977 году, поднялась современная волна повального увлечения скутерами. При этом создается впечатление, что вот, мол, появились японцы в бесплодной пустыне – и она расцвела... На самом же деле развесистое древо мотороллерной семьи,



хоть и утратило к той поре немало цветущих ветвей, засыхать не собиралось.

Итальянский Piaggio продолжал огромными тиражами штамповать и разбрасывать по всему миру Vespa в классах от 50 до 200 см³. В Испании и Индии выпускали свою продукцию наследники Lambretta. В СССР похоронили «Вятку»,

Yamaha Passol 550, 1977 год – первый скутер современной формации. 50-кубовый «двухтактник» мощностью 2,3 л. с., 1-скоростная трансмиссия с автоматическим сцеплением, масса – всего 45 кг.

но в Туле на смену «Туристу» пришла «Тулица». В Западной Европе выжило несколько «динозавров» эпохи 60-х годов: австрийский KTM Ronny, немецкий Zundapp R50 и его португальская копия Casal Carina... Как видим, «ландшафт» совсем не походил на выжженную пустыню.

Так в чем же заслуга специалистов Yamaha? Они на давно известную машину взглянули по-новому. Сами они скромно заверяют, что вовсе и не помышляли проектировать неоскутер, просто маркетологи спохватились: осталась неохваченной обширная категория покупателей – домохозяйки (в Японии до недавнего времени замужние женщины не работали). Что им нужно из специфического? Записываем: машина должна быть легкой, недорогой, изящной, с защитой от пыли и местом для поклажи. И, наконец, самое главное: максимально простой в обращении. И в который уж раз оказалось, что этим

* Начало разговора см. в «Мото», № 9, 11

В 1977 году, когда Yamaha якобы вновь изобрела скутер, концерн Piaggio представил Vespa нового поколения – серию PX. У флагмана – 200-кубовый мотор мощностью 12 л. с.



требованиям лучше всего отвечает скутер. Число органов управления свели к минимуму: руль, на нем два тормозных рычага и ручка газа, да внизу – кик-стартер. Все! Машинка обходилась односкоростной трансмиссией с автоматическим сцеплением; ее кожух служил и рычагом задней подвески. В стремлении максимально облегчить и упростить аппарат инженеры взяли за основу шасси раму из изогнутой (буквой «U») трубы, навесив на нее облицовку из ярко окрашенного пластика. Вот так и родилась формула современного скутера

Целых два года соперники грызли локти, наблюдая за феноменальным успехом Yamaha Passol на японском рынке. Лишь в конце 1979 года свой ответ представила Honda. Правда, внешне ее модель Caren выглядела... недоскутером без полика под ногами, лишь куценький передний щит. Зато машина получила очень важный перевес над односкоростной Yamaha: клиноремный вариатор. А годом позже сердца покупателей от правилась завоевывать Honda Tact – уже 100-процентный скутер

Еще через год встренулись в Suzuki в 1981 году вывели на рынок свой вариант – Gemma. Внешне новинка очень походила на итальянские мотороллеры 60-х годов. Но трансмиссия вновь с «изюминкой»: 3-ступенчатая автоматическая коробка передач с переключе-



Один из «последних могикан»: бесхитрый 50-кубовый KTM Poppy австрийцы выпускали без особых изменений с 1962 аж по 1979 год.

Honda Caren 1979 года – наполовину скутер, наполовину мини-баик. Но уже с вариатором!

50-кубовыми). В ответ Honda выкатила авангардный Stream с оригинальной 3-колесной схемой (с двумя колесами сзади, заключенными в общий кожух с силовым агрегатом; сам же скутер, соединенный с этой «тележкой» шарнирно, мог крениться на поворотах) и таким футуристическим дизайном, что один журналист в изумлении написал: «На таких машинах могли бы ездить на работу операторы марсианских заводов». В следующем году Yamaha ударила «тяжелой артиллерией»: скутером Cygnus со 180-кубовым мотором мощностью 15 л. с., на ту пору самым мощным в мире мотороллером. Honda ответила достойно – представила семейство Spacy: футуристический дизайн с выдвигаемой фарой, 4-тактные моторы (впервые на скутерах – с жидкостным охлаждением) рабочим объемом от 50 до 125 см³. 1983 год обе компании решили отметить «спортивными достижениями»: бегуном-спринтером обернулась 50-кубовая Honda Beat с форсированной аж до 7,2 л. с. (при обычной для той поры мощности в 3 л. с.) 2-тактной «водяной», а Yamaha запустила 125-кубового стайера Tracy, его 16-сильный мотор сообщал машине скорость 110 км/ч

На этом запал у Yamaha вроде бы ис-

нием при помощи центробежных сцеплений. Впрочем, Suzuki в битве трех гигантов покорно следовала в фарватере конкуренции (Kawasaki, для которой важнейшим рынком всегда был американский, и вовсе не вступила в борьбу). Главная же схватка за техническое первенство и кошельки покупателей развернулась между Honda и Yamaha

Сводки с «поля боя» наполнялись драматизмом. В 1981 году Yamaha завывала белугой... простите, представила модель Beluga: основательный скутер с развитой облицовкой, вариатором и двумя вариантами силовых агрегатов – 50- и 80-кубовым (доселе все японоскутера были

Новинка 1981 года – Yamaha Beluga. Она стала первым «подарком» европейцам. Ее лицензионное производство освоила немецкая компания Hercules.



сяк. А Honda, наслаждаясь победой, «забила» два «твоздя»: 250-кубовый скутер Freeway, чуть позже невообразимый Fusion – фантастическую смесь из скутера, чоппера и туристского мотоцикла неслыханных для этого класса габаритов длина – 2265 мм, база – 1625 мм. Впрочем, поверженная (морально) Yamaha в лучших самурайских традициях все же извернулась и нанесла потрясающей силы удар: первый в мире внедорожный скутер BWS (от Big Wheels – «большие колеса»), моментально завоевавший неслыханную популярность.

Победное шествие скутеров в Японии



Первый скутер крeйсeрского класса – Yamaha Cygnus XJ180 1982 года. 4-тактный мотор мощностью 15 л. с., масса 108 кг, максимальная скорость – 105 км/ч.

едва не оборвали... местные чиновники в середине 80-х они ввели обязательное ношение шлемов и для водителей «полтинников». Продажи сразу же упали в три раза! Как оказалось, дело было совсем не в том, что японцы так напле вательски относились к своей голове. Разгадка проста: ну неохота, приехав на скутере в магазин или университет, потом носиться со шлемом в руках как дурак с писаной торбой. Про мысленники чутко отнеслись к нуждам потребителей, и вскоре запустили в производство скутеры со специальной емкостью для шлема под сиденьем, тут же (обидно – для них же старались!) прозванной «унитазом». И продажи вновь устремились вверх.

А что же Европа? Не подумайте, что здесь

Honda Stream 1981 года – авангард в чистом виде. 50-кубовый моторчик мощностью 3,8 л. с. располагался в отдельной «тележке»



равнодушно взирали на то, как ушлые японцы делают возникший буквально в одночасье громадный покупательский рынок – европейцы, соскучившись по мотороллерам, принялись расхватывать

Первенец стиля «макси» – Honda Fusion, наделавшая много шума своим появлением в 1986 году. 20-сильный 250-кубовый 4-тактный мотор жидкостного охлаждения, масса – 155 кг, база – 1625 мм.



японоскутеры как горячие пирожки, возник даже термин – «роллеренессанс». Наиболее прозорливые из магнатов кипулись покупать восточные технологии французский Peugeot приобрел лицензию у Honda, австрийский Puch – у Suzuki, немецкий Hercules и французский MBK – у Yamaha (последний вообще вскорости стал филиалом японского концерна). Гордые попробовали создать нечто своеобразное. Так, у итальянской Gilera 50GSA подсмотренный у «самураев» блок «мотор – вариатор – маятник» уживался с несущей штампованной стальной облицовкой по образцу



Yamaha Tricity 1983 года – спортскутер со 125-кубовым 16-сильным двухтактником жидкостного охлаждения, скорость – 108 км/ч

Vespa. Итальянский же Benelli S125 удивил сочетанием 4 ступенчатой коробки передач и двух сцеплений обычного, с ручным выключением, для «спортивности» и автоматического центробежного – для комфорта. Элегантно и незатратно поступили испанцы из Derbi: они взяли свой мопед Variant, у которого соединенный с вариатором мотор располагался почти горизонтально, установили его на 10-дюймовые колеса и укрыли облицовкой. Получился скутер!

Но это еще цветочки. Расцвет европейского скутера начался тогда, когда итальянцы взялись за дело всерьез – вот уж кто заслужил право называться европейским крестным отцом скутеренессанса. Можно даже точно датировать «год великого перелома» – 1990-й. Тогда произошло сразу несколько замечательных событий. Piaggio развернул производство скутеров современного типа – с вариатором и пластиковой облицовкой. Взялась за их изготовление и Aprilia, а Malarelli и Franco Morini привалялись выпускать скутерные силовые агрегаты и продавать их десяткам небольших предприятий. Надо ли говорить, что этот всплеск основывался на японских лицензиях?

Последователи быстро превзошли предшественников: европейцы оказались смелее и в применении технических новшеств: раньше японцев внедрили в широкую практику на 50-кубовых машинах дисковые тормоза, подвески с гидроамортизацией и моторы жидкостного охлаждения. Преуспели и в дизайнерских изысканиях. Владелец Italjet, неутомимый выдумщик Леопольдо Тартарини, еще в конце 80-х уловил, откуда ветер дует, и начал под своей маркой продавать скутеры дальнесточного производства. Когда же дал на рынок собственные конструкции, все ахнули. Необычные системы подвесок и рам, разработанный по его инициативе первый за много лет скутерный 2-цилиндровый мотор! А уж дизайн... Его Italjet Formula включен в постоянную экспозицию нью-йоркского Музея современного искусства –



Вслед за «макси» пришел «гипер»: Honda Silver Wing 2000 года, 2-цилиндровый 600-кубовый двигатель мощностью 49 л. с., максимальная скорость – 170 км/ч!



Yamaha BW'S открыла в 1988 году класс внедорожных скутеров

а это, считайте, памятник при жизни.

Жизнь скутера, как любого творения рук человеческих, подвержена взлетам и падениям. Сейчас – как раз некий упадок. А все почему? На «полтинники» (и их владельцев) надевают намордники, регистрацию, экзамены, постоянно ужесточающиеся экологические требования. В общем «стоять, улыбаться, ноги на ширину плеч». А ведь техника становится все дороже, потому что сложнее. Все это повлекло предсказуемый результат: молодежь уже не хочет скутер.

Печальная ситуация привела к двум тенденциям. Одна прогнозируемая,

Экспонат нью-йоркского Музея современного искусства – Italjet Formula.



в стремлении сделать «полтинники» привлекательнее за счет удешевления: концерны переносят производство в Индию и Китай, заповедники дешевой рабочей силы. Дело доходит до крайностей: появляются и такие «малобюджетные твари», как Suzuki Choi Nori – скутер, упрощенный до состояния табуретки!

Вторая же – неожиданная. Вытесняемый из «полтинников» скутер полез в «высшее общество». Буквально сию секунду рождается поколение с приставкой «гипер» (во дадут отцы!), с мощными 2-цилиндровыми моторами, жестко закрепленными на раме. Они уже вполне универсальны, не боятся ни городских трасс, ни скоростных автострад.

Вот только скутеры ли это? Или пора изобретать новый термин? ИИ

ЧУДЕСА И ДИКОВИНЫ

Наших корреспондентов допустили в святая-святых HONDA – музей.

«O Honda, взмахни крылами!»

Александр Блок-Цилиндров

Для каждой уважающей себя компании однажды наступает время остановиться, оглянуться. И вот несколько лет назад по Европам да Америкам замелькали эмиссары Honda и давай донимать аборигенов дурацкими расспросами «А не завалилась ли у вас в сарайчике старая мотоциклетка?» Чем-то поделились прижимистые фермеры, кое-что нашлось в собственных закромах... Старье почистили, подреставрировали – и получилась красота! Глаз не отвести, душе утеха! И внукам есть что казать-гордиться. ❧

«Тяжелая и неказистая»... С такой «тарахтелки» начался путь к сотням побед в Гран-при: Honda Beely. Начало 50-х годов.

А это первый дорожник компании – модель «С», 1949 год. 100-кубовый 2-тактный двигатель мощностью всего 3 л. с., прямая ременная передача на заднее колесо, примитивная параллелограммная подвеска... С него начиналась мировая слава.



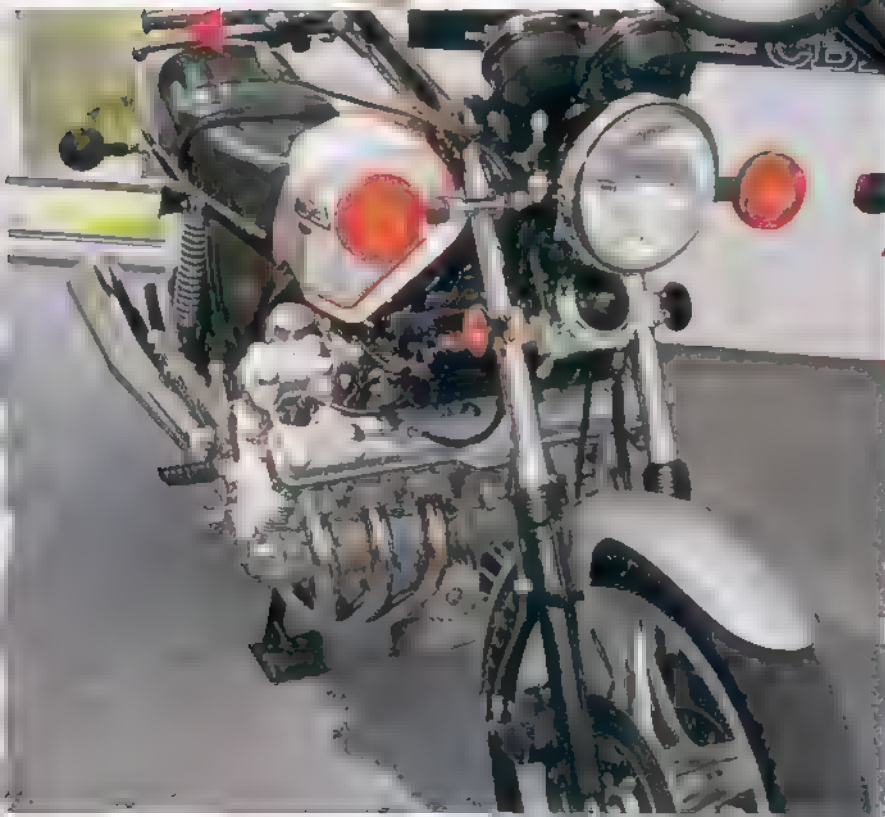
Восточная мудрость гласит: большое путешествие начинается с шага. Вот он, первый шаг к сегодняшним гипербайкам – модель Dream 50 1955 года. По тем временам – супермотоцикл: верхнеклапанный 350-кубовый двигатель мощностью 15 л. с., скорость невероятная для тогдашних дорог – 120 км/ч.



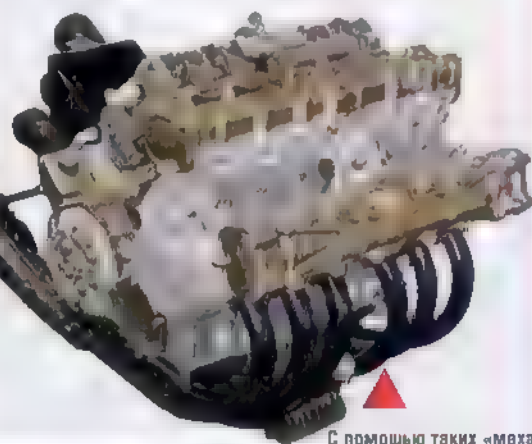
Сила Honda в том, что компания всегда в стремлении к грандиозному помнит о малом. В 1960 году префектура Токио заказала партию микромотоциклов для катания по парковым дорожкам. Honda не погнушалась: это – предок популярнейшего Monkey!



В начале 60-х завоевывать экспортные рынки (и прежде всего богатейший американский) концерн отправился с маленькими, но мощными и чрезвычайно надежными машинами, в том числе Sport Cub. В угоду линки его перекроили на внедорожный лад.



Гонимая «шестерка» через 11 лет обернулась серийным мотоциклом Honda CBX «X», обозначал засекреченный рабочий объем: когда в середине 70-х пошла слухи об этой разработке, поговаривали, что рабочий объем двигателя будет невероятно большим. Возможно – даже страшно подумать! – больше литра. Так и оказалось: 1047 см³, 105 л. с.



С помощью таких «механических диких» Honda завоевала доверие покупателей. 250-кубовый двигатель чемпионского мотоцикла с шестью (!) цилиндрами выдавал свои 60 л. с. при 18 000 (!!) об/мин. И такие обороты в 1966 году!

Четверть века назад в автомобильном мире стал необычайно моден турбонаддув. А Honda первой установила эту «примочку» на серийный мотоцикл: модель CX500 Turbo, 1980 год. Его 82 л. с. и 210 км/ч — завидные показатели и для сегодняшних «пятисоток».

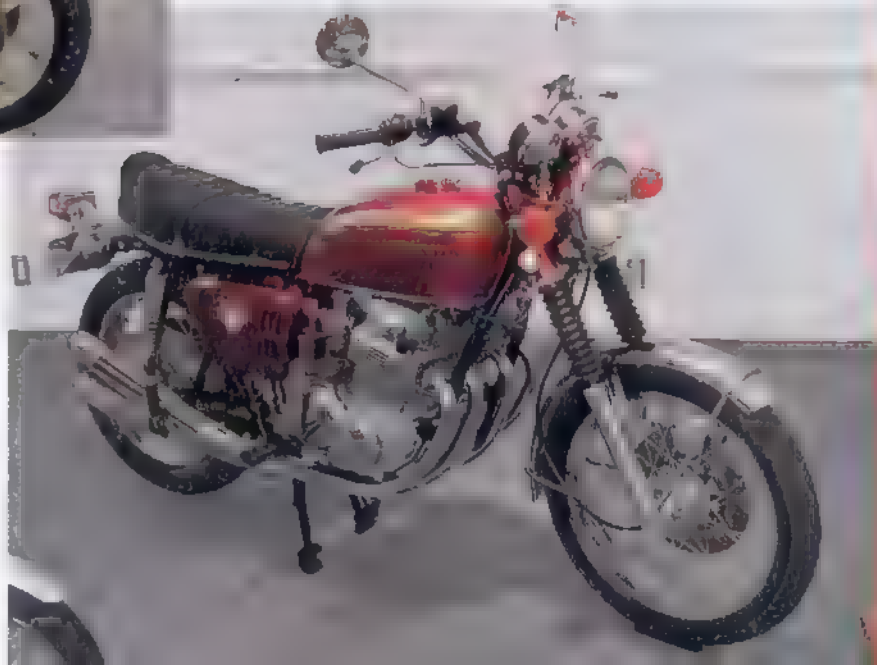


В стремлении «освежить дыхание» гоночных моторов конструкторы Honda додумались до... 8-клапанных головок цилиндров. Знаете, как они разместили такое нагромождение клапанов? Сделали поршни и цилиндры овальными! В 1981 году концерн даже выпустил партию вот таких дорожных мотоциклов NR750. Запретельная цена сразу же обрекла их на музейный статус.

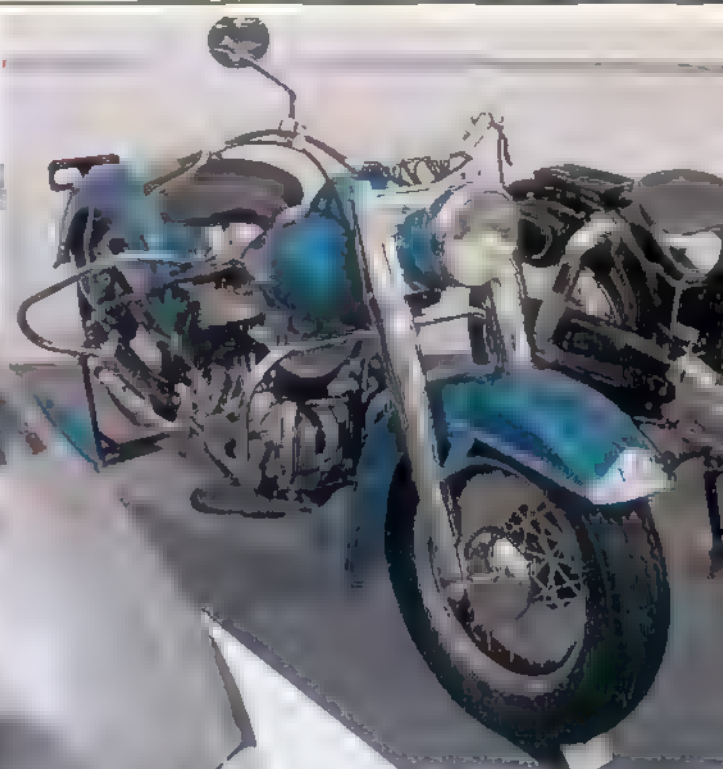


Машина, полностью перевернувшая представления о том, каким должен быть мотоцикл. Легендарный CB750, 1969 год, первый массовый superbike с 4-цилиндровым двигателем. «Мир проснулся — и узнал, что изменился в одночасье...»

Гиперспортбайк былых времен — Honda CB1100R образца 1980 года, предок SuperBlackbird. 115 л. с., 230 км/ч, «сatoria» с места — чуть больше чем за 3,5 с. Самое существенное: это чуть ли не первый дорожный мотоцикл, облицовки которого «скроены» по образу гоночных «Грак-при».

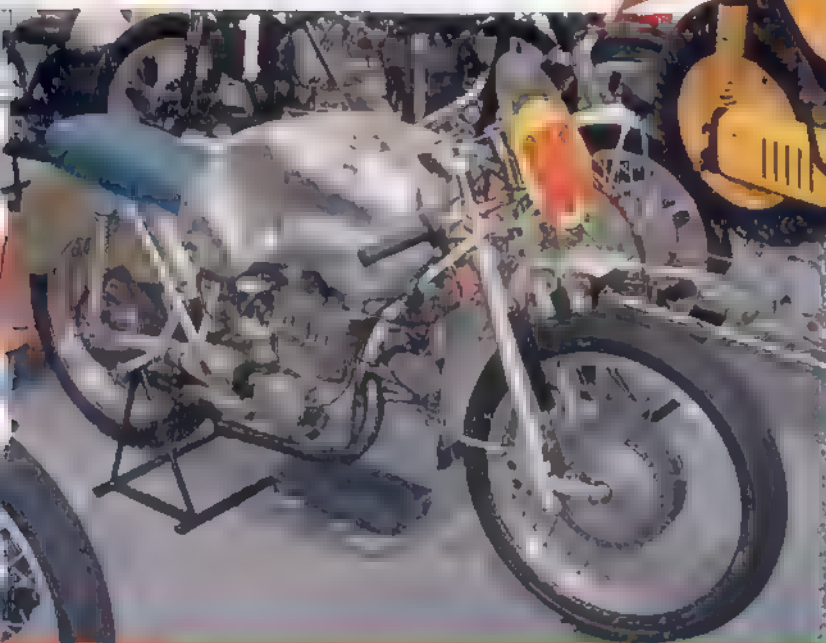


«Не «Хондой» единой...» — в музее немало уникальных машин других марок. Думаете, это Harley-Davidson? Нет — Rikuo («Король дорог»), лицензионная японская копия 50-х годов. Как видим, у традиции строить «Харли-клоны» давняя история.



На таком же немецком NSU Sportmax в 1955 году Ханс Мюллер выиграл чемпионат мира в классе 250 см³. Через год запретили обтекатели, охватывавшие всю переднюю часть машины — якобы по соображениям безопасности: чтобы при падении гонщик мог беспрепятственно отделиться от мотоцикла. На самом же деле чиновники FIM испугал резкий рост скоростей, к которым трассы тех лет явно не были приспособлены.

Японский рынок всегда привлекал к машинкам «чудикам». Таким, как Motra образца 1982 года. «Заутилитарный» облик скрывает ходовую часть от Honda Monkey. Но передач — целых шесть, кроме стандартной 3-ступенчатой коробки еще и 2-ступенчатый «умножитель»!



Еще один гоночный уникум 50-х годов — 350-кубовый DKW. Интересно, что в 80-е Honda в точности скопировала эту схему для своего 3-цилиндрового гоночного двигателя: два цилиндра «смотрят» вверх, третий — вперед.

ЛАЗАРЕТ



Людовик Лазарет в выводе любимых мутантов. Воды озера Анси спокойны, когда пред ними предстает такое зрелище

Встречаются люди с такими фамилиями, что и прозвище уже ни к чему. Вот был у нас, к примеру, в школе товарищ по фамилии Кадун. Ну какая, скажите, надобность награждать его прозвищем? Как ни старайся, брутальней и лаконичней не придумаешь. А экзemplаром он был прелюбопытным.

К чему это я? Ах да! Летом 1969 года в административном центре французского департамента Верхняя Савойя – городе Анси, что живописно разлегся на берегах одноименного альпийского озера, родился мальчик Людовик (для близких – Людо), а фамилия у него была Лазарет. Ага, страшно?.. Кстати, Толян Кадун явился на свет приблизительно в то же время, но значительно севернее.

Итак, будущему создателю экстремальных автомобилей и мотоциклов с фамилией повезло – не надо ломать голову над тем, что писать на вывеске компании (Вот и у меня рука не поднимается по другому назвать эту статью. Что-то библейское и в то же время медицинское в имени том.) А чем тюнинг не болезнь? (Скажу вам, что лазаретом называли

в средние века убежище для зараженных болезнью святого Лазаря, то есть проказой, но боюсь, что вы тут же завершите я, мол, умник этаким, посмотрел это в энциклопедии... Ну, посмотрел. И что? Для вас, между прочим, старался...)

Мальчик рос здоровым, и ничего поначалу не предвещало автомотоотклонений. Школа, технологический университет, то да се... И лишь когда Людовик поступил в школу дизайнера легендарного швейцарца Франко Сбарро, в пору было лупить во все колокола что есть мочи. Но поздно – подхватил бациллу!

После успешного окончания Ecole Sbarro Лазарет три года работал у Жоржа Блэна на Aixam-Mega, где принимал участие в создании шумевшего в свое время внедорожного спорт-купе Mega Truck (кстати, добрая половина из десятка выпущенных машин бороздит российские просторы). В конце 1998 года наш персонаж поддался на вольные хлеба – в местечке Кран-Жеврие, что неподалеку от родного Анси, открыл собственную контору Lazareth Auto-Moto. Там он и творит по сей день

Что до автомобилей, то Людовик специализируется скорее не на тюнинге, а на постройке хот-родов и репликаторов. И абсолютно непатриотично разрабатывает англо-американскую «тему» – будь то родстер Mini с шестилитровой «восьмеркой» от «газонокосилки» Chevrolet, традиционная вариация на тему Lotus Seven, или даже настоящий «хай-бой» (если кто не в курсе, так называют популярную разновидность хот-родов, представляющих собой родстеры или купе 30-х годов, обычно марки Ford, начисто лишённые крыльев. Клянусь, я это знал безо всякого подглядывания!).

В 1999 году Людовик одним из первых начал строить столь популярные сегодня у мастеров тюнинга шоссейные четырехколесники. (Это вам уже не ATV, так как ни о каком «all terrain» здесь не может быть и речи – аппараты «заточены» исключительно под асфальт.) При этом за основу брал Suzuki GSX-R750 или GSX-R1100. Веселые получались тележки!

А вот мотоциклы Лазарета в двух словах не опишешь. Вроде стритфайтерство



Hayabusa для Жерара Депардье. Тот еще видок! Кстати, смотрели фильм «Видок» с заказчиком в главной роли? Ну, и что страшнее?

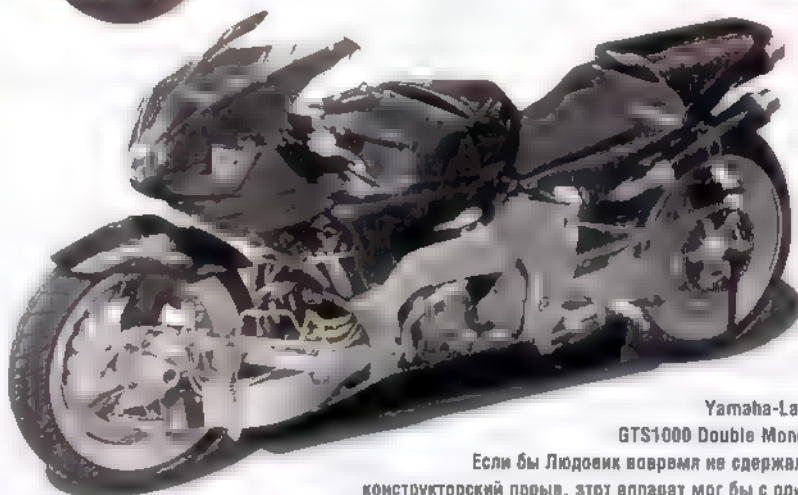
из них — Yamaha YZF R1 Street Bike. Укороченная вилка R1, переднее колесо от YZF750, модернизированный задний маятник с консольным креплением колеса от Triumph Speed Triple, заднее колесо — от него же, вся пластиковая облицовка — эксклюзивная, работы Лазарета, выпускная система — со встроенной лазаретовской системой IDL (Inside Driver Light) — это когда задние фонари инфракрасно светят прямо откуда-то из недр трубы. Неплохой микст?

Или возьмем Suzuki Hayabusa, построенный в 2002 году по заказу Жерара Депардье. Тоже впечатляет! При помощи пластиковых элементов экстерьер-

налицо, но не хулиганское британско-германское, а какое-то инженерно-интеллигентное, французское, даже французско-швейцарское, я бы сказал. (Во загнул! Самому понравилось: непонятно, но звучит важно.) Чего только за эти годы он не натворил. Несколько интересных Yamaha V-Max (Blue Street, Yellow Street, Black & White Street, Street Sport — последний, когда Людовик уже крепко подсел на «глаза» от R1 и консольную заднюю подвеску), черно-красный Harley-Davidson 883 Cafe Racer с колесами от Yamaha FZR1000 и жесткой задней подвеской (I), Yamaha YZF750 Oliver Jacque Replica, Kawasaki ZX-10 Tomcat (оба — с фарами от R1). Байков, полностью зашитых в обтекатели, у Лазарета было не густо: «пришпоренный» Yamaha R1, Yamaha FZR1000 Black & White, Honda VFR750 Yellow Race — и все, пожалуй. Среди ранних работ можно выделить стритфайтер из кроссового (I) Honda CR500 с задним колесом от VFR750, передним от CBR600 и тормозными дисками от Yamaha FZR1000, а также эффектный ярко-желтый Honda

250 Cafe Racer с трехцилиндровым двухтактником от Honda MVX250 и фарами от FIAT Ritmo

Но есть несколько аппаратов, которыми Людовик гордится особо. Вот один



Yamaha-Lazareth
GTS1000 Double Monobras

Если бы Людовик вовремя не сдержал свой конструкторский порыв, этот аппарат мог бы с одинаковым успехом ездить как вперед, так и назад (а как прикажете на такой дуре разворачиваться в узком горном туннеле?).

ра Hayabusa стала походить на B-King, сенсацию Токийского салона 2001 года. По отношению к заднему маятнику пришлось прибегнуть к хирургическому вмешательству. Корма же с двумя глушителями под сиденьем выполнена в стиле MV Agusta. Как известно, с достойным лучшим применением упорством Депардье регулярно разбивается на мотоцикле. Вот и недавно снова. Уж не на том ли самом? Вероятно, почтенный мэтр объезжал на байке свои винные погреба и, нагустившись божоле, задремал. Мирно посапывая, он выехал случайно наружу, на дороги общего пользования и... Депардье, если помните, мужчина крупного телосложения, вот и не выдержали титановые колесики, прикрученные по бокам — дабы блюсти равновесие экипажа. (Вышеописанная жуткая сцена — плод черной зависти автора к благосостоянию актера, не более.)

Построенный в 2000 году дрегстер Yamaha-Lazareth FZR1000 Turbo благодаря турбонаддуву от FIAT Uno и нитро-су развивал 250 л. с. (хочу заметить, что 1,3-литровый мотор автомобиля FIAT Uno Turbo выдает только 100 «лоша-



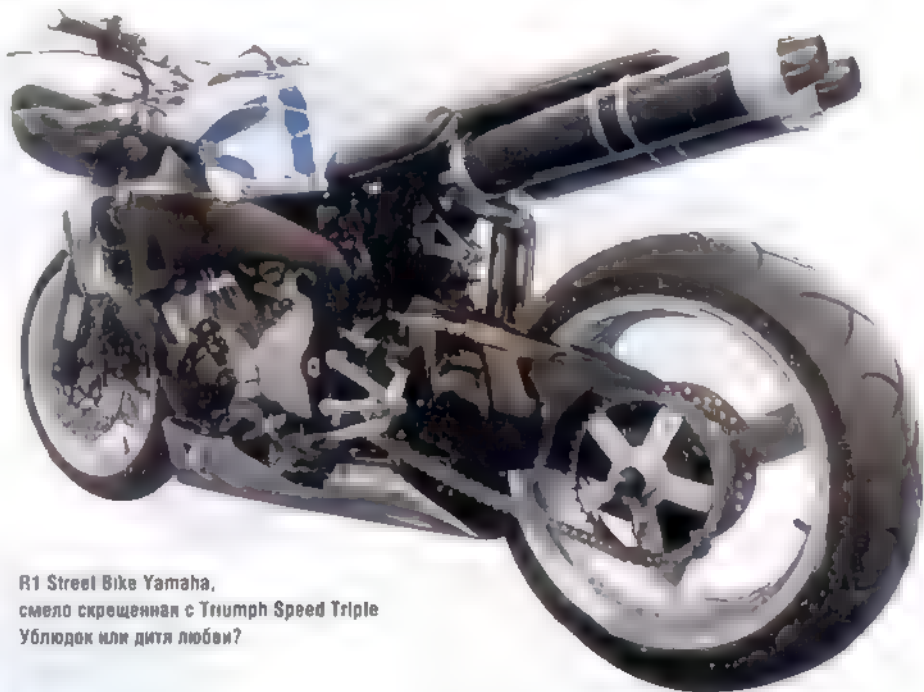
Когда-то Yamaha FZR1000 EXUP, а ныне кафе-рейсер от (или из?) Лазарета, вооруженный не только нитросом, но и характерными зубами в стиле боввой раскраски на носках истребителей. Между прочим, принято считать, что именно авиационный ноуз-арт, зародившийся еще в годы первой мировой, подарил хотроддингу и кастомайзингу такой классический элемент оформления, как языки пламени (так называемые flames).

дей»). Снова не обошлось без «хондовских» трансплантантов: задняя консольная подвеска и заднее колесо – от VFR750F RC36, переднее – от CBR900RR FireBlade.

А это что за зверь с зубами на нижнем спойлере? Yamaha FZR1000 EXUP Cafe Racer построена Людовиком в 2002 году для себя любимого. Это его «мотоцикл на каждый день». Задняя консольная подвеска вместе с колесом – от Honda VFR750, переднее колесо – от CBR900, фары – от R1. Передняя вилка немилосердно укорочена. Мотор готов отдать 180 л.с. плюс 40% за счет обязательного нитроса (NOS для французского мототюнинга, что нос для истинного француза – орган если не главный, то заметный) – получаем 250. Такой вот у Лазарета «каждый день».

Желтая «хорошунья» Yamaha TDM850 Street Trail, расписанная традиционными для Лазарета «акульими зубами», построена в 2000 году. Это якобы подарок для его подруги Анетт. По крайней мере, французские и немецкие профильные издания активно эксплуатировали эту тему – «байк ко Дню святого Валентина» и прочие сюсю, а также соответствующие пуси. В любом случае, симпатичный получился байк из обычного TDM 1991 года (двигатель, правда, поновее – от TDM 1999 года). Переднее колесо – от Honda FireBlade, задняя консольная подвеска и тормоз – от VFR750. Устремленная ввысь корма («стрит-хвост», как следует из названия) выполнен в духе Ducati 916. Восемилитровый алюминиевый бак – собственноручного изготовления. Передняя вилка укорочена. Брюхо снизу подшито большим обтекателем. Позже тема «стритфайтеризации» TDM была продолжена на TDM850 Street Trail Blue.

Безусловно, самый известный и эффектный мотоцикл Лазарета – Yamaha



R1 Street Bike Yamaha, смело скрещенная с Triumph Speed Triple Ублюдок или дитя любви?

Lazareth GTS1000 Double Monobras 2001 года. Тот самый, у которого и спереди, и сзади одинаковые задние консольные маятники от Honda VFR750F RC36. «Донором» послужил весьма продвинутый для своего времени «турист» Yamaha GTS1000 1997 года с передней консольной подвеской. Да, над гидравлическим приводом управляемого переднего колеса Людовику пришлось покорпеть. А что делать – вилка-то передняя отсутствует как класс! Руль соединен с главным цилиндром, а рабочий цилиндр, закрепленный на маятнике, поворачивает колесо. (Тут уж без рулевого демпфера Ohlins ну никак...) Хорошо хоть, что всю эту хитрую гидравлику удалось без особых проблем реквизировать со списанной стронтовой техники.

Передний тормоз монументален – 8-поршневая «машинка» и внушитель-

ный, собственноручно отфрезерованный диск. Колеса от VFR пришлось изрядно расширить (заднее так вообще до 7,5 дюймов – чтоб каток насадить посерьезней). Выпускная система типа «4-в-1-в-4» агрессивно ошетичилась из-под хвоста четырьмя стволами карбоновых глушителей. «Морда», как положено, – от R1. То, что похоже на бак, прикрывает карбюраторы (так ведь хоть на чем-то надо возлегать!), а настоящий алюминиевый бак, чтобы понизить силуэт, Людовик припятил за цилиндрами. Мотор, прикрытый снизу фирменным блюдом Людовика – обтекателем-поддоном, выдает 130 л.с. на заднем колесе (тут немудрено и спутать, заднее – это то, к которому водитель спиной) и позволяет аппарату легко закладывать за 300 км/ч.

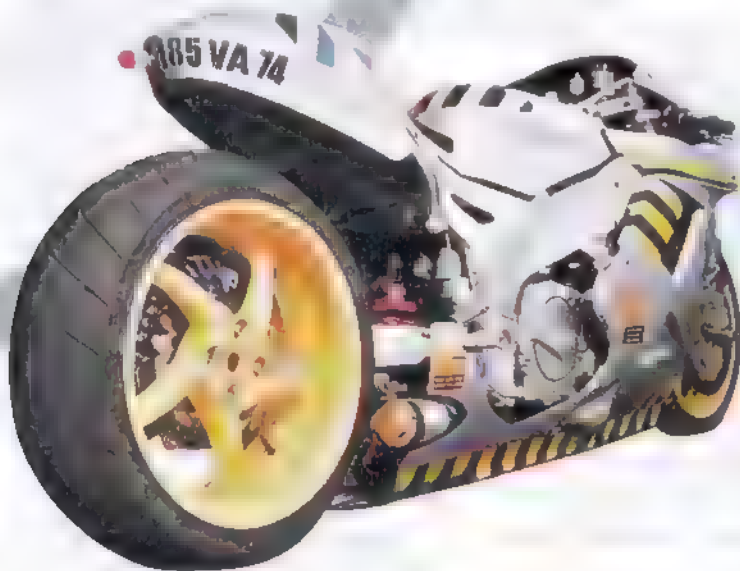
Всего же Людовик построил более двадцати байков. По цене в большинстве своем это «двадцатитысячники». Стабильный доход приносит также продажа по собственному каталогу излюбленных «фишек» – «хвостов» а-ля MV Agusta, карбоновых глушителей, систем IDL, стритфайтеровских «масок» с оптикой от R1 и наборов для трансформации Hayabusa в B-King.

«Я могу работать с любым мотоциклом, – вещает Лазарет. – И ворочу с ним, что хочу! No limits!» Что тут добавишь. Молодец! Сидит мужик, понимаешь, в горах, издевается как может над продукцией конкурирующих меж собой грандов, скрещивает их по-всякому – и хоть бы хны! При этом еще и улыбается! А что с него возьмешь, ведь на эмблеме Lazareth Auto-Moto изображен безумный дятел. Лазарет! Полный... ❧

Автор выражает благодарность Людовику ЛАЗАРЕТУ и Алену ДЕВЕЗУ за помощь в подготовке материала

Вот такой бескомпромиссный турбированный дрегстер можно построить из Yamaha FZR1000

Что и проделал Лазарет. В окрасе снова наблюдаются авиационные мотивы, на этот раз совре-

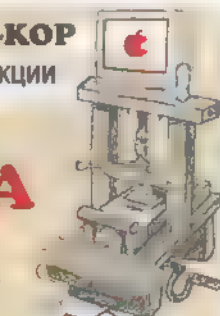


Издательский Дом Р.О.С.-КОР
ВСЕ ВИДЫ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ

ОТ ИДЕИ ДО ТИРАЖА

- от визиток до плакатов
- от листовок до каталогов
- от карманных до квартальных календарей

- фотовывод, цветопробы
- ламинация, УФ-лак, вырубка
- цифровая профессиональная фотосъемка
- цветокоррекция, дизайн, верстка



ЗАБЕРЕМ МАКЕТ
ПРИБЕРЕМ ТИРАЖ
БЕСПЛАТНО

Загородное шоссе д. 10, корп. 2 тел./факс. 958-04-29 952-02 81 тел. 954-37-35 954-93-99

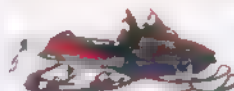


FORCE
marine



СЕРВИС ЦЕНТР

по ремонту и обслуживанию мототехники



Продажа Б/У и новой техники
Принимаем технику на комиссию
Запчасти и расходные материалы

Компания ФОРС МАРИН Москва, ул. Болотниковская, 36А

(095) 50-50-188, 790-5452

В ДВИЖЕНИИ

ИЗ РОСТА В РОСТ!



Можанское шоссе, 1,5 км от МКАД Тел. 095 596 81 00 596 81 90

■ Kawasaki ■ YAMAHA ■ SUZUKI ■ HONDA ■
■ POLARIS ■ Arctic Cat ■ BOMBARDIER ■ DUKAK

TEAM ACCELERATOR УСКОРИТЕЛЬ

- ✓ Снегоходные аксессуары для охоты, рыбалки и путешествий
- ✓ Снегоходная одежда, перчатки, шлемы, обувь
- ✓ Детали двигателя, масла, свечи, ремни, шипы
- ✓ Снегоходные гусеницы и детали подвески
- ✓ Защита, пластик, лебедки, прицепы
- ✓ Лыжи и пластиковые накладки
- ✓ Выхлопные системы, фильтры
- ✓ Увеличение мощности и тюнинг

ВСЕ ДЛЯ МОТО

МОЖАЙСКОЕ ШОССЕ, 17

799-6111

799-8228

ПРИГЛАШАЕМ к сотрудничеству ДИЛЕРОВ

РИА **253-29-60**
МОТОРС **259-70-76**
Москва, ул. Фрунзе 198/5 (рядом с ул. Антонова-Овсеенко, 6)
www.riamoto.ru
mail@riamoto.ru

ПРОДАЖА
СКУТЕРОВ

МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ

ПРОДАЖА
с 9.00 до 20.00
без выходных

Популярные модели
Индивидуальный подход
Услуги страхования
Выезд к клиенту
Профессиональный сервис
Гибкая система оплаты
Дисконтная система
Перетяжка сидений

ИЗ ЯПОНИИ

ДРУЖИЩЕ КВАЗИМОДО

Ко мне часто шли за помощью — местные кастомайзеры. Помогал, но терзала мысль: не то они делают... Не выдержал — построил свой мотоцикл. Таким, каким он, считаю, должен быть.

Единственный реальный кандидат (из наших) на право стать кастомом — оппозиит. Ко всему, что вы видите на фотографиях, — от руля до глушителей — пришлось приложить руки, за исключением заднего тормозного суппорта (он от японского автомобиля).

Форсирование двигателя «по полной программе» счел бесперспективным: он, бедняга, и без того едва выдерживает

выпавшие на его долю нагрузки. Ограничился доработкой клапанного механизма, полировкой впускных и выпускных каналов и установкой двух слегка доработанных двухкамерных карбюраторов. опять же, от японских автомобилей. И двигатель преобразился: теперь работает безукоризненно, четко реагируя на любое движение ручки газа. Самодельные коллекторы, инерционный наддув и фильтры низкого сопротивления тоже добавили мощи. И лишь лязг металла, заглушающий утробный бас глушителя (выполненного по схеме 2-1-2) напоминает о происхождении мотора.

Правильность геометрии ходовой части в процессе изготовления постоянно контролировал таперными устройствами. Возня с магазинными лазерными указками, на основе которых эти устройства сделаны, себя оправдала — мотоцикл отлично «держит» дорогу. Этому способствует и полностью оригинальная задняя подвеска.

В дизайне старался учесть пожелания родных. Жена хотела, чтобы мотоцикл был элегантным, сын просил сделать его красивым — как он это понимал. Я же —

чтобы его облик отражал мощь и внутреннюю силу. Кожаное сиденье, декорированные кикстартер, подножки для пассажира и еще несколько прикольных штучек добавили шика. Так появился этот мотоцикл, я его назвал «Нирвана». Во многом замысел удался, хотя и держал меня в ежовых рукавицах скудный бюджет проекта.

По просьбе Игоря редакция обратилась к профессиональным дизайнерам с предложением дать оценку его работе. Ход критической мысли и логика специалистов, полагаем, будут интересны всем кастомайзерам.

Алексей БОБЫЛЕВ, дизайнер фирмы EL motors, с 1999 по 2002 г. работал ведущим дизайнером СКБ завода им. Дегтярева.

Мотоцикл получился красивым, сделан с душой. Вместе с тем, бросается в глаза некоторая диспропорция легкой передней вилки с узким колесом, с одной стороны, и всего остального — с другой. Сюда просится вилка помассивнее и, может быть, покороче. Стоило бы по





пробовать добиться того, чтобы зрительно объемы бака и воздухозаборников также были более согласованы. Автор разделил место, которое обычно занимает бензобак, на несколько небольших деталей, и в итоге бак, который сам по себе очень неплох, не «играет» и кажется меньше, чем он есть на самом деле. С баком соседствуют элементы, с ним не связанные – отсюда ощущение некоторого диссонанса.

Мотор должен быть «главным героем» композиции мотоцикла. Опозит с его низко расположенными цилиндрами невольно зрительно «сползает» вниз. Сделать на нем акцент помогут одна-две хромированные детали или пара штрихов – серебристых полос. Для пол-

ностью черных мотоциклов это особенно актуально.

Для такой, какой получилась высота мотоцикла, база маловата. Если это Muscle bike (а автор, судя по всему, пытался сделать именно такой – сильный, с темпераментом спортбайка), перепад размеров заднего и переднего колес должен быть меньше. А здесь он скорее «чопперный». Muscle bike обычно более сбитый, с меньшим вылетом вилки, с более короткими ходами подвесок. Если же автор стремился сделать чоппер, то все существующие навороты лишние – чоппер тем удачнее, чем больше в его внешности легкости, ажурности.

Олег ЛЕВИН, Валентин ЖУКОВ, доценты Московского художественно-промышленного университета им. С. Г. Строганова.

– Опытный глаз заметит то, что противоречит канонам дизайна. Скажем, не идеально «вылеплен» обтекатель фары, и из-за него вся передняя часть мотоцикла выглядит какой-то поникшей. Активная машина должна быть с «мордой» позлее, позартнее. Странновато для глаза обрезано место перед двигателем – будто что-то отломилось. Такая, как здесь, форма обтекателя уместна, если что-то прикрывает. Тут же – чистое украшательство. И потом, кажется, что «плуг» вот-вот врежется в землю.

Задняя часть мотоцикла получилась забавной, мощной и абсолютно оригинальной. Но вот незадача: передняя вилка выполнена в другом стиле

Что это – чоппер (если судить по передней вилке)? Стритфайтер (по задней части)... Можно попробовать эти части «породнить» – скажем, установить более массивное крыло. Другой вариант – гофрами зрительно увеличить перья вилки. Это сразу уравнило бы части конструкции. Да и фара к чопперной вилке подошла бы более традиционная. Без этих штрихов вышла эклектика – смешение стилей.

С задним фонарем, номером и его освещением тоже не все ладно – не по стандарту. Первый же сотрудник ГИБДД подвергнет «нестандарт» резкой критике со всеми вытекающими последствиями.

Чувствуется, что автор был ограничен возможностями добывания материалов. Это обстоятельство нельзя не учесть при выставлении оценки, так что создателю наши аплодисменты. «

Мнение редакции. Пусть ни автора, ни читатели не смущает критика спецов: слово «эклектика» применительно к дизайну мотоциклов давно перестало быть ругательным. А еще вспомним, что «уродец» далеко не всегда означает «плохо». Если кто-то зайкнется насчет того, что Квазимодо нехорош, в того полетят камни. Пусть Игорь ВЕРШИНИН называет свой мотоцикл как пожелает, мы же его прозвали Квазимодо. Потому, что мотоцикл нравится, а персонаж Виктора Гюго – один из самых светлых образов в мировой литературе, кино и театре.

«СОЛО» ДЛЯ ШОССЕ С «БОЕМ»

На службе в МЧС РФ сегодня состоят спецмотоциклы отечественного производства. Машин таких пока катастрофически мало: по одному в Москве, Ногинске и Рязани, два – в Новосибирске. Проект перспективен, в чем убедился корреспондент «Мото», побывавший на МЧСовской базе подмосковного Реутова.

Из гаража Центрального регионального поисково-спасательного отряда (ЦР ПСО) выкатывают гиганта: оранжево-белый «Урал Соло-Классик» увешан ящиками внушительных размеров, обтекатель украшен синей мигалкой, есть еще и сирена.

Мотоцикл входит в первый эшелон реагирования – выезжает по сигналу бедствия одновременно с автомобилем службы. Экипажи прибывают на место происшествия, как правило, с приличным разрывом, часто решающим для пострадавших. «Растолкать» московские пробки – дело нешуточное. Собственно, для того «Соло-Классик» и был «принят» в подразделение. Рассказывает его водитель, спасатель второго класса Геннадий Игнатов:

– Недавно поступил сигнал: ДТП, люди заблокированы в автомобиле. Шоссе парализовано. Мы гнали по встречной, аккуратно, но и по газонам, и по тротуару. Я приехал, естественно, раньше других. Вижу – мужчину излекли из салона, а женщина с ребенком остались в искореженной машине. Двери зажаты. Перекусил стойку «Мерленом», руками оторвал дверь, после чего фельдшер Оксана Ахметова, которая ехала со мной пассажиром, сделала женщине укол и укрепила на шее пострадавшей вакуумный воротник, чтобы уберечь от сотрясения шейный отдел позвоночника...

Московскому «Уралу» довелось побывать почти во всех точках столицы, где происходили теракты. О трагедии 1999 года на Пушкинской площади вспоминает замначальника Центрального ПСО Анатолий КУХНЮК

– Я уже шел домой к метро, когда получил сообщение на пейджер. Вернулся, тут же выехали на автомобиле и мотоцикле – вел его в тот день Сергей Без годов. Он прибыл на место намного раньше всех спасателей. Очень

вовремя доставил мощные фонари – ими освещали переход, заполненный густым ядовитым дымом

Кроме ножниц и фонарей, ящики спецмотоцикла хранят: прибор радиационной разведки, «Пчелку-Р» – прибор химической разведки и мониторинга окружающей среды, мощный порошковый огнетушитель и «волчатник» – ленту ограждения. Шлем спасателя, естественно, радиотелефон, радиостанция укреплены позади бензобака во вместительном бардачке.

К пожарной части Новосибирского ПСО с 1 июня этого года приписаны два мотоцикла ковровского завода «Восход-М». Один обслуживает областной центр, второй – сельскую глубинку. Идет эксперимент: необходимо определить степень эффективности легкой пожарной техники. Оба они снабжены прицепами с огнетушителями и емкостями для воды – «горожанину» полагается 20 литров, «сельчанину» – 30. Обязательное оборудование – это еще и ручные насосы, которыми качают воду из колодцев и речек, а также гидравлические ножницы и кусачки.

Опыт убедил, что мотоциклы себя оправдывают, особенно когда возгораются дачные постройки, леса и строения в сельской местности.

Отечественная мототехника пока приемлема для МЧС России, но только потому, что сравнительно дешева:

– Если бы не финансовые трудности, – замечает Анатолий Кухнюк, – то, конечно, мы предпочли бы более надежные и мощные аппараты, например, БМВ. Ведь надо, чтобы после недельного «отстоя» в гараже они «на раз» заводились, и чтобы ходовая была посерьезнее: мотоциклу-«спасателю» или «пожарному» приходится возить десятки, а то и свыше сотни килограммов

спецоборудования и снаряжения.

На Ижевском мотозаводе четыре года назад приступили к изготовлению противопожарных и спасательных мотоциклов на базе грузового трехколесника. Заводчане снабдили их помпами собственной конструкции. А потом... долго возили технику по различным выставкам, презентуя готовые экземпляры пожарным частям. В родной Удмуртии намеревались обеспечить пожарными мотоциклами каждый из 25 районов. Но не получилось: помешали все те же финансовые трудности. Редакция поинтересовалась на «Ижевских мотоциклах»: в чем причина не любви руководителей территорий к эффективному спасательному средству?

– Экономическое законодательство страны с прорехами, оттого получается, что пожарным частям (а они содержатся за счет бюджета, частично – за счет местного) не выгодно приобретать спецмотоциклы: вмешиваются условия лицензирования производства пожарной техники, начисления НДС и другие составляющие ценообразования. В ряде случаев заказчик требует невозможного – чтобы мотоцикл возил за собой бочку с водой. Но ведь это лишает конструкцию маневренности и скорости. Для чего тогда вообще нужен пожарный мотоцикл? А между тем, быстрее можно приступить к тушению, если быстрее доедешь до огненного очага да бросишь рукав в колодец, подключишься к магистрали... И, наконец, звучит довод: эта техника – сезонная, зимой будет простаивать. Конечно, на Ямале или в Мурманске мотопожарного посылать глупо, но ведь не вся же страна в зоне вечной мерзлоты... И о чем собственно спорить, если у пожарных команд спецавтомобилей не хватает и не будет хватать еще долго...

Есть еще и социальная сторона вопроса: не так уж дорога в нашей стране человеческая жизнь, не говоря уж о собственности, чтобы напрягаться и тратить. А посему мелькающий в автомобильной пробке мотоцикл с синим «маячком» в оранжевой боевой раскраске еще долго будет оставаться в России экзотикой. ❧

Александра САДОНКАЯ



PRÊT-À-PORTER

(УДОБНЫ В ПОВСЕДНЕВНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ)

КАК ПОКАЗАЛИ СЕБЯ
ИЖЕВСКИЕ БОЛОТОХОДЫ
НА ПАСТБИЩАХ ОВЦЕБЫКОВ

Эти трехколесники-великаны Ижевского мотоцикла завода совсем недавно начали изготавливать на предприятии, и сразу же на долю двух из них выпало нелегкое испытание — их приобрел государственный природный заповедник «Остров Врангеля».

На острове разводят овцебыков. Когда-то давно эти мохнатые животные разгуливали по всему северу в компании мамонтов. Теперь их мало, а жаль. Приспособленные к морозам, они могли бы служить основой мясного меню северян. Разводить их дешевле, чем вести коровы и свиные туши в рефрижераторах кораблей северного завоза. Вот и решили разводить.

Природные условия острова Врангеля оказались чрезвычайно благоприятными для скотины. Зато людям, занимающимся их разведением, приходится туго — тундра, крутые горы, реки, камни... На вездеходах в разведывательные рейды не наездишься — дороговато выходит; гонять каждый раз ATVшки тем более, да и много чести овцебыкам. Вот и решили попробовать болотоходы с прицепами. И не прогадали: на них в самый раз ездить в недолгие экспедиции на поиски стад, пригодились они и при отлове молодых телят.

Один из болотоходов долго не продержался — «сдох». Второму пришлось работать за двоих. Ведущий научный сотрудник заповедника Александр Груздев рассказал: мотор работал хорошо, правда, иногда «заклипал», но завод обещал установить терморегулятор, чтобы вовремя включался вентилятор. На мотоцикле пневматике белорусские колеса с шипа-

ми. Это вам не просто камеры, в которых за одну поездку, бывало, приходилось по 3–4 раза заклеивать проколы. Сейчас на каменистых дорогах проблем не возникает.

Поначалу сотрудники заповедника четко следовали инструкции и применяли только 2-тактное масло, но потом приноറിлись использовать заначку с советских времен — М8 и М10. Как-то даже случилось, что болотоход ехал на воде, а не на масле. Варвары!.. Но что с них взять, ветеринаров! Однако же учли и повторять эксперимент, ясное дело, не стали.

В прицеп болотохода помещается оборудование, несколько пассажиров и клетки для пары телят овцебыков. Точный вес всего груза определить трудно, но прикинуть можно: один теленок весит 60–70 кг. Вот и считайте.

Хороша техника! Да не во всем. Удобольствие портил мелкий и крупный заводской брак: ломались полуоси, поле-

тела моторная цепь, разбились роликовые подшипники в руле... Наконец, лопнула рама! Претензии высказали директору завода — тот пообещал устранить неполадки.

Новые, «усиленные», болотоходы сотрудники заповедника все же собираются покупать. Альтернативы, похоже, им нет: такой мотоцикл выгоднее любой другой техники и по цене, и по удобству использования.

Вот только овцебыки не очень довольны. Ученые рассказывают, что животным больше нравятся автомобили-вездеходы: на них можно подъехать к стаду практически вплотную. Особенно на том, что зеленого цвета. А болотоходы овцебыки близко не подпускают. Но кто ее послушает, глупую овцу! Впрочем, и ветеринары задумались: может, перекрасить и «Ижи» в зеленый? «

Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото Александра ГРУЗДЕВА



КУДЕСНИКАМ СВАРКИ, МАСТЕРАМ БОЛГАРКИ

Мысли о тюнинге беспрестанно будоражат умы байкеров. Но только зимой появляется для него время. Работа серьезная, подходить к ней нужно основательно. Независимо от того, новичок вы или бывалый мастер, применение препаратов современной химии облегчит труд. Полный набор любых сервисных препаратов можно найти в ассортименте фирмы Liqui Moly, поставляющей на российский рынок не только масла и смазки, но и одну из самых полных линий сервисных продуктов для профессионалов.

Все устанавливаемые детали должны быть идеально чистыми – это аксиома. Обычно моют бензином, но везде ли пролезет кисточка? Да и открытую грязь не всегда удастся одолеть таким примитивным способом. Локальные загрязнения перед сборкой агрегатов устраняются препаратом «Быстрый очиститель» в виде аэрозоля. Он быстро и легко снимет разную грязь и масляные отложения. Этот препарат подходит и для очистки наружных поверхностей тормозных систем, обезжиривания колодок, тормозных дисков, дисков сцепления, очистки карбюраторов и систем впрыска как с разборкой, так и без нее. Остатки герметика, старых прокладок, нагар и лаковые отложения исчезают под мощным действием «Удалителя прокладок». Все это, обработанное «Удалителем», разбухает и легко снимается без ножа и шпателя.

Самый ответственный момент после ремонта двигателя – его первый запуск. Чтобы в эти мгновения не возникли задиры на самых нагруженных деталях, работающих в условиях недостаточной смазки, обязательно обработайте их перед сборкой «Монтажной пастой LM 48», содержащей MoS_2 (дисульфид молибдена) и графит. Она будет пожизненной сухой смазкой в дополнение к маслу и существенно увеличит ресурс деталей и узлов. Этот препарат – спасение для узлов, где нельзя применять консистентные смазки (сердечник втягивающего реле стартера и др.).

Многие любители собирают агрегаты на силиконовых герметиках и «намазывают» их по принципу «кашу маслом не испортишь». Принцип сомнительный. Выдавленные внутрь двигателя остатки, разбухнув в масле, могут оторваться и попасть в каналы масляной системы. Такая ситуация сродни отрыву тромба в человеческом организме, она ведет к смерти. Не случайно при сборке на заводах силиконовые герметики приме-

LIQUI MOLY



няют в строго определенных местах и в крайне незначительном количестве. Между тем, если нет возможности купить или изготовить прокладку, можно воспользоваться герметиком, но специальным – не эластичным. На фланцевые соединения двигателя и коробки передач нанесите однокомпонентный «Фланцевый герметик». Этот герметик застывает только в зазорах. Все излишки легко смываются и не повредят агрегатам и маслу в двигателе.

Ох и доставучая же эта штука – вибрация! Она не только донимает наездника, но и норовит открутить весь крепеж. Что только не делают с гайками и болтами: закернивают, крепят стопорными шайбами, шплинтами, иногда стопорят даже сваркой... Зачем, если есть специальные фиксаторы резьбы! «Средство для фиксации винтов высокой прочности» используется при диаметре резьбы до 10 мм (момент откручивания – 14–28 Н·м, время застывания – 20–25 минут). Препараты работают при температурах от -60 до 150 °C. Их мож-



но использовать даже на замасленных резьбах, а также имеющих гальванические покрытия.

Немало огорчений при ремонте доставляют «закисшие» поршни в суппортах дисковых тормозов. Не торопитесь менять дорогие детали – их можно восстановить. Для очистки деталей суппорта от шламов, отложений и окислов алюминия подойдет «Спрей-очиститель карбюратора». А когда будете собирать узлы гидравлики тормозных механизмов, в качестве смазки воспользуйтесь «Силиконовым спреем» или «Силиконовым жиром». Эти же средства не дадут высохнуть и растрескаться тормозным шлангам. При замене колодок дискового тормоза понадобится специальная «Высокотемпературная смазка», содержащая порошок меди. Если вы ею смажете нерабочие стороны колодок и направляющие суппортов, то навсегда забудете о скрипе и заклинивании колодок.

Сварщики будут приятно удивлены: Liqui Moly специально для них выпускает «Аэрозоль для облегчения сварочных работ». Обработанные этим составом поверхности уже не притягивают как магнит сварочные брызги, мундштук горелки не забивается, а значит, не нарушается подача защитного газа и существенно улучшается качество шва... Это лишь часть длинного ряда средств сервисной химии. Познакомьтесь в магазинах с друзьями – и ваш тюнинг если и вызовет проблемы, то только муки творчества. ИИ

Коллектив компании LIQUI MOLY поздравляет журнал «Мото» и всех его читателей с Новым годом! Желаем счастья, успехов, интересных статей и шершавой дороги!

ДАВАЙ ПОГОВОРИМ

ЧТО ТАКОЕ
«ИНТЕРКОМ»

Достаточно мотоциклисту надеть на голову шлем – и он становится обделенным, неполноценным. Исчезают звуки, слух погружается в пластиковую тишину, остается только шум двигателя и встречного ветра. Не слышно, что говорит даже тот, кого везешь сзади.

Открытием для многих может стать информация о существовании переносных мини-радиостанций (их еще называют интеркомом) – они позволяют мотоциклисту никогда «не отключаться».

Об опыте использования подобных систем своими впечатлениями поделился **Иван Сыроватченко из Москвы**. За последние пять лет он сумел «протестировать» несколько систем разных производителей.

– Их достоинство в том, что с ними не чувствуешь себя за рулем одиноким. Можно не напрягаться, переговариваясь с пассажиром, особенно это удобно, когда «второй номер» выполняет функции штурмана.

При наличии связи не потребуется лишний раз останавливаться, чтобы уточнить маршрут, поделиться впечатлениями от увиденного, просто пошутить. Никто из спутников, если путешествуете в группе, не станет мигать фарами – просить остановиться. Поможет радиосвязь замыкающему колонну или отставшему.

Во всем мире радиостанции малой мощности, на эксплуатацию которых не нужно получать специальное разрешение от властей, называются License Free.

И в нашей стране с 1992 года существует «гражданский» диапазон (более известный в народе как Си-Би – сокращение от Citizen Band). На нем могут общаться все желающие, и мы, путешествующие мотоциклисты, в том числе.

Количество людей, с которыми можно установить связь, ограничивается количеством вла-

дельцев подобных устройств, находящихся в зоне действия вашей радиостанции. После приобретения хотя бы двух (брать одну нет смысла: а с кем будете говорить?) каждый получает двустороннюю связь безо всяких ограничений на эфирное время и безо всякой абонентской платы.

Различают станции, работающие от автономного источника (аккумуляторов, батареек) и с подключением питания от мотоцикла. Благодаря малой выходной мощности, большинство из этих источников работают продолжительное время – до 60 часов. Возможность выбора рабочего диапазона для большинства моделей – 69 каналов. Системы обеспечивают качественный радиосигнал на расстоянии до двух километров на открытом пространстве и до 600 метров – в городе.

Особое внимание при покупке интеркома уделите гарнитуре – микрофону и наушникам. В ряде моделей два небольших наушника и миниатюрный микрофон крепятся к телу шлема. Примерьте, не давит ли гарнитура.

Связь между водителем и пассажиром

Беспроводная мини-радиостанция «J connect-SP3380»: 8 каналов ■ выходная мощность – 0,5 Вт ■ дисплей (на жидких кристаллах) с подсветкой ■ питание – четыре никель-магниевого типа «AAA» ■ радиус действия – до 3 км

Опции: система VOX (голосовое управление приемом/передачей) с регулировкой уровня чувствительности ■ индикатор разряда аккумуляторов ■ разъем для гарнитуры и зарядного устройства. **Цена** (в Москве) – 1600 руб., **цена одной гарнитуры** – 195 руб.

мотоцикла может быть как проводная, так и беспроводная, по качеству связи они практически не отличаются.

В современных моделях предусмотрена функция VOX: радиостанция включится автоматически, когда начнет звучать на голос. VOX существенно продлевает срок службы встроенных аккумуляторов.

Проводное переговорное устройство «ROBOT-593», Италия ■ кол-во каналов – 1 ■ питание – NI-CD батарея 120 mAh, 8,4 В.

Опции: система VOX с регулировкой уровня чувствительности для водителя и пассажира; индикатор разряда аккумуляторов; разъем для гарнитуры и зарядного устройства; разъем для подключения мобильного телефона (радио); самоклеящаяся (съёмная) гарнитура. **Цена** – 5835 руб.

Чтобы уберечься от нескончаемого шума ветра в наушниках или других помех во время движения мотоцикла, необходимо отрегулировать уровень чувствительности микрофона. Для большинства недорогих систем

(за \$40–80) регулировка бесполезна – все равно происходит самопроизвольное включение, как только разгонишься «чуть-чуть за сто». Поэтому такие модели можно использовать только при небольшой скорости. Так что очень советую не скупиться, если уж надумали покупать интерком. Я поспулился – и платил даже не дважды, а пять раз.

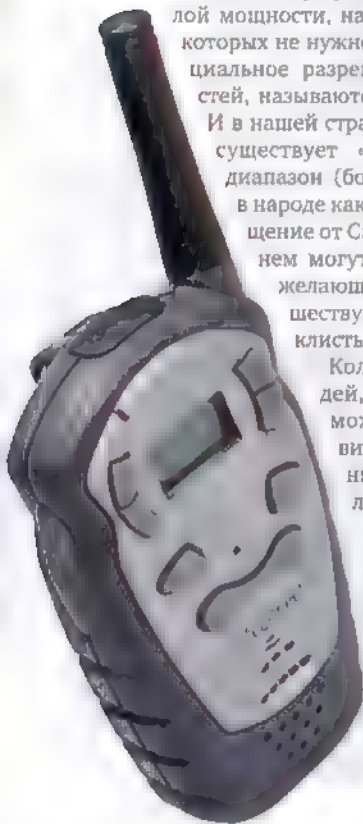
Многие мои друзья уже давно оценили удобство интеркомов. Но в России это далеко не самая распространенная штука. А вот за рубежом скорее встретите мотоциклиста, едущего и разговаривающего, нежели сосредоточенного и молчаливого. Уверен, и у нас к этому придет очень многие.

Два слова о некоторых особенностях пользования мини-радиостанциями.

Первое: не перебивайте говорящих с вами на одном канале: ни вы их, ни они вас не услышат.

Второе: произносите в конце фразы «прием» – тем самым вы дадите своим собеседникам понять, что готовы их слушать.

И третье: говорите в микрофон громко и уверенно. Это позволит избежать обрывов фраз, что часто списывают на низкое качество связи. ■



КУПИ И УГОМОНИСЬ

РАСХОДНИКИ VESRAH ОТ ДИСТРИБЬЮТОРА MR.MOTO

Готовящийся к весеннему выезду мотоциклист, если он привык все делать по уму, уже подувствовал: не так уж и долга зима, как ее «малюют». Еще купи новые расходники, найди их, выбери, установи... Все это – время. Самый мучитель-

ный этап – выбор. Мы поможем: если у вас импортный мотоцикл, остановитесь на продукции японской фирмы Vesrah. Где ее, спросите, взять? Подскажем: эксклюзивный дистрибьютор товаров этого производителя – известный любому мос-

ковскому (и не только) байкеру – магазин Mr.Moto. Здесь всегда в продаже тормозные колодки, масляные фильтры, диски, пружины сцепления и прочие расходники этой фирмы на любой мотоцикл и скутер. И, кстати, не только японский.



Тормозные колодки Vesrah при любых погодных условиях обеспечат эффективное торможение. Их несколько видов

Kevlar Pad – для любых мотоциклов и скутеров. В них использованы органические материалы, соответствующие лучшим стандартам. Сразу отметим сомнения продвинутых байкеров асбест не применяется вот уже пятнадцать лет

Metal Pad изготовлены из меди, олова, графита и других самых надежных материалов и металлов. Они совместимы со всеми типами тормозных дисков. Не под-

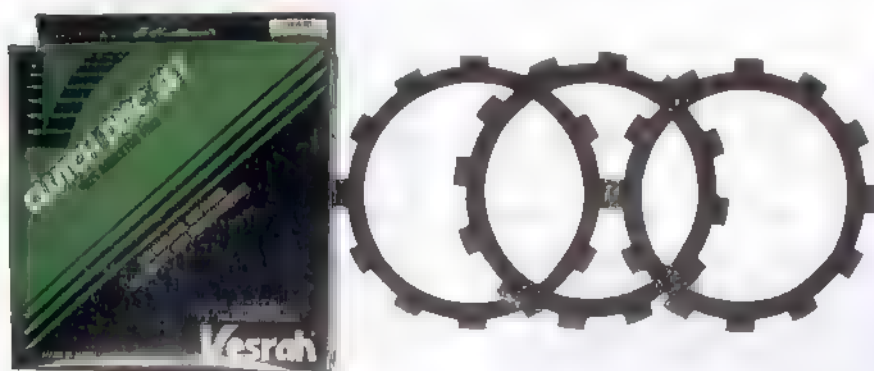
ведут ни в дождь, ни в снег (бывает же, что иные ездят и в стужу). Эти колодки отличаются высокой температурной стабильностью: даже при резких перепадах температур коэффициент трения не меняется!

Racing Pad – колодки, произведенные по новейшим технологиям. Спортсмены и экстремальщики, это то, что нужно вам! По качеству они дадут сто очков вперед любой подобной европейской и американской продукции. Эти колодки адаптированы для всех современных спортбайков

Масляные фильтры японская компания производит из смеси целлюлозы, органических волокон и смол, с ними пропускная способность предельно высока. С другой стороны, для достижения наибольшего эффекта очищения масла фильтры максимально гофрированы. Их качество не просто соответствует требованиям OEM – оно их превосходит!



Сальники для вилок выполнены из особых материалов, обеспечивающих высочайшую износостойкость. Будьте спокойны: ни капли масла не просочится с этими сальниками за весь долгий срок службы



Диски сцепления Vesrah отличаются от дисков других производителей более высоким динамическим коэффициентом трения и меньшей степенью расширения. Они обеспечат надежный контроль при переключении передач



ПАПА СТАНОВИТСЯ МОЛОДЫМ И ОТВЯЗНЫМ

Михаил СУХАРЕНКО, генеральный директор
Издательского дома Р.О.С. КОР

— Мотоциклом я стал в прошлом году, наконец, «созрел» — купил Yamaha Virago (Михаил перевел взгляд на стену — на ней в рамочке фотография «Ведьмы»). При своей огромной мощи он очень легкий, шустрый и удобный. Жена поначалу косилась, но она же первая его и оценила! Раздобыла мне байкерскую экипировку: кожаные штаны, куртку в заклепках, бегинки. Чтобы завершить имидж, подарила перстень и заставила носить на шее цепь. Обожаю ездить со мной на пассажирском сиденье.

Все свободное время провожу в седле. На счету уже две аварии. Первая случилась из-за того, что на меня сзади прыгнула собака. Вторая произошла не так давно: в дорожном потоке во втором ряду пассажир BMW неожиданно открыл заднюю дверь. Хорошо, я ехал со скоростью около 20 км/ч. Дверь, благодаря мне, распахнулась настежь... Сейчас, зима, после работы катаюсь по пандусам пятиэтажного гаража. А в сезон езжу на Арбат, встречаюсь с другими байкерами. Свою тусовку они называют «Падонки» через букву «а». Вообще-то, они солидные, взрослые люди, занимают высокие должности. Но на Арбате превращаются в Терминатора, Ну погоди, Адвоката, Мясника, Торнадо... Я лично — в Принтера, по профессии. Мы пьем кофе или пиво и едем кататься или к кому-нибудь в гости. Разговоров о работе избегаем.

Байк дает возможность забыть, уйти от повседневных забот, расслабиться. Среди нас есть парень, чья семья не зна-

ет, что он ездит на мотоцикле. Зачем лишний раз нервировать домашних, если они против! Другой катается в сопровождении охраны на двух «джипах»... Мне интересно общаться с этими людьми. Снимая пиджаки и галстуки, они перевоплощаются, становятся самими собою. И я чувствую, что заметно меняюсь. Моя 20-летняя дочь балдеет от мотоциклов, часто ездит со мной вторым номером на Арбат. Ей нравится, что папа становится молодым и отвязным.

На мотоцикле, случается, нарушаю ПДД. Но нарушаю не в ущерб другим на дороге. Здесь главенствующее правило — никому не мешать. Могу выехать для обгона на встречную полосу, но на пустую, ночью на пустой же улице проехать на красный свет. Нарушать порой приходится — ради собственной безопасности к байкерам никак не привыкнут автомобилисты, нашего появления не ждут резко перестраиваются, открывают двери в пробках — короче, всячески подставляют. Автоинспекторы меня ловят чаще всего за превышение скорости. Я стараюсь им объяснить, что, имея две машины, езжу на мотоцикле, потому что в городе на нем удобнее: дорога до работы на байке занимает 20 минут, на автомобиле — полтора часа. Гаишники подкалы-

вают: «Виски седые, а все туда же».

Не пропускаю ни одного байк-магазина — обязательно захожу (хотя магазин терпеть не могу!). К следующему сезону обязательно приобрету куртку, которая при падении надувается — после аварий понял, что на здоровье экономить нельзя. Появилась новая мечта: купить Gold Wing.

Но не могу назвать себя фанатом. Я не из тех, кто способен с утра выехать на окружную автодорогу и до темна нарезать по ней круги. Да, мне нравится кататься, однако, если расставлять приоритеты, то на первом месте — семья и работа. В жизни существуют вещи, которые за нас, мужчин, никто не сделает. Только тогда, когда с ними справишься, приходит черед мотоцикла. ■



Магазин «Адреналин» и компания JJ-GROUP, производитель портативных радиостанций и поставщик автомобильных GPS-навигаторов с картами России, рады поздравить всех читателей «Мото» с Новым годом и Рождеством!

Дорогие мотоциклисты! Сердечно поздравляем с Новым годом и Рождеством! Здоровья, хороших дорог и новых знакомств! **Зденек СВАТОШ**, Jawa Moto s.r.o., Чехия; **Владимир ВОРОБЬЕВ**, коммерческий директор ООО «Мото Рэст», Москва; **Алексей АКУЛОВ**, координатор продаж продукции Jawa в СНГ

Компания «Street service» (<http://www.street.service.ru>) поздравляет читателей «Мото» с Новым годом! Счастья, здоровья, процветания!

Мотоцентр Peter-Bike от души поздравляет «Мото»! Пусть Новый год принесет бесчисленное множество новых читателей. Желаем профессионального терпения, и пусть все перемены будут только на благо читателей!

Сотрудники Motojapan.Co.JP поздравляют всех с 2004-м! Легких дорог, надежной техники, верных друзей!

Компания **«Байк Моторс»** поздравляет журнал «Мото» и всех его читателей! Всем удачи на дороге и в жизни!

Мотосалон «X-Factor» рад приветствовать журнал «Мото» и его читателей! Желаем того, чего желают близким друзьям. Это искренне: «мотоциклетное братство» — не пустые слова. Всем короткой зимы, открытых просторов и качественного бензина! С Новым годом и Рождеством Христовым!

Мотосалон «Битца-Центр Спорт» поздравляет журнал «Мото» и его читателей с Новым годом! От души желаем счастья, мира, добра, душевного спокойствия!

→ ЭКСТРИМ

САЛЬТО- МОТОМОРТАЛЕ

При виде летящего в воздухе мотоциклиста, да еще и вниз головой, возникают подряд две мысли: «Bay!!!» и тут же: «А мозги у этого парня есть?!». Один просчет – и костей не соберешь. Чешский гонщик Петр Кучар, несколько лет профессионально занимающийся фристайлом на мотоцикле, объяснил все коротко и ясно: Мне постоянно нужен адреналин

С семи лет он не слезал с мотоцикла. Успешно выступал на национальных и мировых чемпионатах по мотокроссу и суперкроссу, сейчас всерьез занялся фристайлом. «Заработал» шесть штырей в те

ле, но все равно тянуло сделать что-то совсем чумовое. И его целью стал прыжок на мотоцикле с переворотом в воздухе

– Сперва учился приземляться в воду – на нее мягче. Разогнался по специально сконструированной горке, сделал 25 попыток. Все оказалось сложнее, чем я думал! С друзьями подготовил большую грязевую площадку для приземле-



ний. В первый день из семи прыжков на Kawasaki 250 только один раз удалось приземлиться на колеса. Видок у меня был как после рукопашной! Но однажды понял, что прыжок отработан до мелочей.

Петр рассказал, что предстоящей весной начнет тренировать новый трюк, но о подробностях пока умалчивает. Подождем... (Заглядывайте на сайт Петра в Интернете: www.kuchta.cz.) А что до наличия мозгов в голове этого парня... Когда мы сдавали материал в печать, Петр сообщил, что у него родились близнецы. И что он понимает, как бережно он, отец, должен обходиться со своей головой и другими частями тела при исполнении мотомортале. Об отказе от прыжков речь не шла. 141

Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото из архива Петра КУЧАРА



В УГОЛ!

СПОСОБЕН ЛИ В ПРИНЦИПЕ «КОЗЛИТЬ» ВАШ БАЙК?

Если он без коляски, то, теоретически, обязан. Любой! Я видел поднывавшие «на дыбы» эндуро (еще бы!), стриты (тоже – нормально), спортбайки (само собой!) и классические мотоциклы. Даже тяжеленный Goldwing может взвить переднее колесо к небу... Итак, принимаем: способен!

Процесс «козления» можно условно разбить на три фазы. Первая – отрыв колеса от земли. Вторая – собственно «свеча» (это или балансирование в «угле», или езда с «пойманным» «углом») длится так долго, насколько позволяют условия. Это – самый трудный этап. Наконец, третья, завершающая фаза – «приземление».

Отрыв переднего колеса от земли – не самая трудноразрешимая часть. Тем не менее, прошу обратить на нее внимание самое пристальное: здесь больше всего вариантов исполнения. Но чем слабее байк – тем их меньше. Всего три: встать «с газа», с помощью подвески и «играя» сцеплением.

«С газа» – простейший и самый безопасный способ. На первой передаче ручку газа «на себя», и, если мощи у байка хватает, переднее колесо пойдет вверх. Прием срабатывает с большинством спортивных «литров» (R1, FireBlade и ниже с ними). На «шестисотках» он применим, если установите гоночный ряд звездочек (выражаясь научно, увеличите передаточное отношение главной передачи). С «родными» звездами получается не очень.

Как тестировать? Двигаясь на первой передаче, раскрутите мотор до 1/3 оборотов шкалы тахометра. Затем в течение времени, необходимом для произнесения фразы из трех слогов (не длинных), открыть газ «до упора». Закозлит, как миленький!

Если байк упорно не желает подниматься только с газа, а диски сцепления

РОССИ
ТОЛЬКО ТАК
И РАССЛАБЛЯЕТСЯ

дороги как память, можете помочь мотору. Прием требует тренировок, зато срабатывает практически со всеми мотоциклами. Поясню: аппарат не «козлит» с газа на ровной дороге, а на подъеме «задирается» легко – это я к тому, что облетают дело силы гравитации: сместите на зад центр тяжести системы «пилот-мотоцикл». Тяжелее всего поднять на первые 50 миллиметров, дальше – проще.

А для начала – «утренняя зарядка». Сидя на байке в положении «ноги из земли», надавите руками на переднюю вилку так сильно, как сможете. Затем позвольте ей резко разжаться, помогая движением тела назад и выдергивая руль вверх. Повторите упражнение несколько раз. Теперь то же самое – в движении, только в момент начала разжатия вилки добавляйте газ. Увидите: передок начнет вздыматься. Если на пике движения вверх газ закрыть, двигатель «осадит» байк, и перераспределившийся вес (как при торможении) неизбежно сожмет переднюю вилку.

Вот теперь начинается самое интересное.

Когда вилка окажется в конце хода сжатия, открывайте газ снова, разжимающиеся пружины вилки помогут раскручивающемуся мотору оторвать переднее колесо от земли. Фактически мы продольно раскачиваем байк, а в нужный момент открываем газ, тем самым «выталкивая» переднюю часть «тела» байка. В это самое мгновение можно еще и «поддернуть» руль вверх, а собственное тело сместить назад – мы придадим начальное вертикальное ускорение передней части мотоцикла. «Как говорил мой старик-отец, прежде чем покинуть этот мир» (помните, так повторял герой известного фильма «Харли Дэвидсон и Ковбой Мальборо»), ручку газа надо поворачивать намного быстрее, чем в варианте «козления» просто с газа – за полсекунды или около того.

Короче, едете стабильно (первая передача, 2/3 газа), газ закрываете, потом резко открываете, сопровождая быстрые манипуляции вышесказанными телодвижениями. После нескольких тренировок освоитесь и освоите.

Что, «закозлить» так и не удалось? Мне кажется, использование сцепления имеет и более предсказуемый и управляемый эффект.

Вот глядя это так. Передача – вторая, обороты – около половины или трети тахометра, затем выжмите сцепление. Пара «прогазовок» – и в момент открытия газа, когда обороты достигнут 9–10 тысяч, отпустите сцепление. Реплика: поскольку экспериментируем мы не с дядиным, а собственным мотоциклом, неплохо бы поскорее прочувствовать момент «схватывания» сцепления. Переднее колесо пойдет вверх,

обороты – около 8000, газ полностью открыт. И ловите угол!

При каждой очередной попытке постепенно увеличивайте обороты – пока колесо не поднимется так высоко, что придется «закрывать» газ во избежание пе-

двух колес! Технология проста: газ – полный, слегка тянем рычаг переключения передач вверх, затем резкий сброс газа и снова «открытие». Коробка сама «поймает» скорости валов – и переключение произойдет.



ЭДВАРДС ПРОСТО ОТКРЫЛ ГАЗ

реворота на спину. Кстати, использование заднего тормоза позволяет избежать кувырка в случае переусердствования с газом. Советую освоить!

Ну, хорошо, колесо мы общими усилиями подняли. Но как его удержать там, наверху? Ответ: переключаться! Это намного легче, чем может показаться.

Если удастся проезжать большие расстояния на заднем колесе на первой передаче и не на полном газу, переключаться «в висе» вы уже готовы. Значительно проще «перetyкаться» без использования сцепления. Не пробовали? Вначале потренируйтесь при езде на

В положении «на заднем колесе» есть одна тонкость: переднее должно располагаться достаточно высоко, дабы не успело сильно опуститься за время сброса газа. Словом, тренируйтесь: если уж козлить, так красиво.

Повыпендривались? Дальше на одном заднем колесе ехать опасно или некуда? Значит, пора вернуть байк на землю. Вот только ручку газа резко закрывать не стоит (если случай не экстремальный). Вначале убедитесь, что переднее колесо в положении «строго прямо». Для мягкого приземления, без удара, газ следует прикрывать постепенно,

по чуть-чуть, периодически его добавляя — как если бы вы удерживали мотоцикл «в угле». И так до тех пор, пока шина не коснется дороги. Поскольку переднее колесо уже давно прекратило вращаться, в момент касания асфальта услышите короткий визг резины (как у приземляющегося самолета). Может даже чуток «поколбасить». Но если руль «смотрел» прямо, то это ерунда.

Как при козлении сидеть? Положение тела вызывает интересные эффекты. Если перенести вес на подножки и слегка привстать, то в такой «диспозиции» вы будете острее всего чувствовать байк, его баланс, но пребывая в таком положении, трудновато переключать передачи. Зато не напрягаются руки, в отличие от позы «виса на руле». С другой стороны, ноги — гораздо более удобный «орган чувств», чем задница (будете спорить?) Опять же, можно свеситься в сторону. А это необходимо, чтобы видеть, куда едешь: когда передок мотоцикла в воздухе, обзор, сами понимаете, очень ограниченный, так что свешиваться приходится. Свешивание позволяет управлять траекторией байка, как при езде «без рук».

Теперь о финансово-технической стороне «козления». При первых попытках и тренировках мотоцикл пострадает гораздо сильнее, чем впоследствии. Связано это, в первую очередь, с «недотыканием» передач, «топтанием» заднего тормоза — словом, со всем тем, что прекращает «козление» (я не рас-

ДУГ ЛАМПКИН
НЕ МОЖЕТ
НЕ «КОЗЛИТЬ», —
РАБОТА ТАКАЯ

РАДОСТЬ
ЖИБЕРНАУ:
ВЫИГРАЛ
ГОНКУ!



сматриваю вариант падения). Сальники вилок, скорее всего, не выживут. Подшипники передка изнашиваются ускоренно. И придется постоянно подтягивать рулевую колонку. Задняя шина станет «плоской», резкие ускорения обязательно «сгрызут» центр протектора. Цепь вытянется, особенно при использовании «сцепленческого» метода. Другой вред — не только повышенный износ фрикционных дисков, но и вероятное разрушение корзины сцепления: она может не вынести резких ударов выступов дисков. Поскольку корзина стоит не пять копеек, рычаг сцепления «бросать» не стоит, особенно если мотор «на оборотах». Крепеж будет интенсивно откручиваться и теряться. Поэтому проверяйте байк часто и тщательно.

Если все это не пугает, вперед и вверх! Если никак не «козлится», скорее всего, не хватает оборотов. Откручивайте, господа, откручивайте... М

СНЕГОХОДЫ
МОТОТЕХНИКА
ВСЕ БРЕНДЫ МИРА

ARCTIC CAT
YAMAHA

ПРОДАЖА, ГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ,
ЗАВОДСТВО, РЕМОНТ МЕХАНИКИ НА ДОМ,
РЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ,
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ ЛЮБОЙ МОТОТЕХНИКИ,
ПРОДАЖА ПОДДЕРЖАННОЙ МОТОТЕХНИКИ
(855) 586-7001, 562-1385

Ремонт Street
мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
скутеров

Сезонное хранение,
покраска, доработка,
восстановление после
аварий, замена деталей.

995-86-05

Москва, ул. Перерва, 19

www.ARMATO.RU
г. Арзамас, 14, п. 1
т. (833) 107 7010
т. (833) 277 1047
т. (833) 277 1047

РЕМОНТ
мотоциклов, гидроциклов,
снегоходов.
Заказ запчастей из Японии,
художественная роспись,
бесстыжечелюстные пластины,
авиационные. ЗАНИМИТЕСЬ ХРАНЕНИЕМ.

МИРНОМ
АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА

СЕРИИ ДЛЯ МОТОКРОССА
ACE-350
ГОРЯЩИЕ КОЛЕСНИКИ
СУПЕРПОРТЫ, ДИСКИ,
ПОДШИПНИКИ

17361 05
17361 05 05
ATOM.BIKER.RU

ОПТОВЫЙ
МОТОЦИКЛЫ
МОТОРОЛЛЕРЫ
МОПЕДОВ
БЕНЗОПИЛ
ВЕЛОСИПЕДОВ

Специализация: Мотоциклы, мопеды,
бензопилы, велосипеды, снегоходы,
мотоциклы, мопеды, бензопилы, велосипеды,
(855) 586-77-73, 749-50-50
www.mazda9999.ru
e-mail: info@mazda9999.ru

Мотоциклы от 855
Двухтактные, 125, 150,
300, 400, 600, 800,
1000, 1200, 1500, 1800,
2000, 2200, 2400, 2600, 2800,
3000, 3200, 3400, 3600, 3800, 4000,
4200, 4400, 4600, 4800, 5000, 5200, 5400, 5600, 5800, 6000,
6200, 6400, 6600, 6800, 7000, 7200, 7400, 7600, 7800, 8000,
8200, 8400, 8600, 8800, 9000, 9200, 9400, 9600, 9800, 10000,
10200, 10400, 10600, 10800, 11000, 11200, 11400, 11600, 11800, 12000,
12200, 12400, 12600, 12800, 13000, 13200, 13400, 13600, 13800, 14000,
14200, 14400, 14600, 14800, 15000, 15200, 15400, 15600, 15800, 16000,
16200, 16400, 16600, 16800, 17000, 17200, 17400, 17600, 17800, 18000,
18200, 18400, 18600, 18800, 19000, 19200, 19400, 19600, 19800, 20000,
20200, 20400, 20600, 20800, 21000, 21200, 21400, 21600, 21800, 22000,
22200, 22400, 22600, 22800, 23000, 23200, 23400, 23600, 23800, 24000,
24200, 24400, 24600, 24800, 25000, 25200, 25400, 25600, 25800, 26000,
26200, 26400, 26600, 26800, 27000, 27200, 27400, 27600, 27800, 28000,
28200, 28400, 28600, 28800, 29000, 29200, 29400, 29600, 29800, 30000,
30200, 30400, 30600, 30800, 31000, 31200, 31400, 31600, 31800, 32000,
32200, 32400, 32600, 32800, 33000, 33200, 33400, 33600, 33800, 34000,
34200, 34400, 34600, 34800, 35000, 35200, 35400, 35600, 35800, 36000,
36200, 36400, 36600, 36800, 37000, 37200, 37400, 37600, 37800, 38000,
38200, 38400, 38600, 38800, 39000, 39200, 39400, 39600, 39800, 40000,
40200, 40400, 40600, 40800, 41000, 41200, 41400, 41600, 41800, 42000,
42200, 42400, 42600, 42800, 43000, 43200, 43400, 43600, 43800, 44000,
44200, 44400, 44600, 44800, 45000, 45200, 45400, 45600, 45800, 46000,
46200, 46400, 46600, 46800, 47000, 47200, 47400, 47600, 47800, 48000,
48200, 48400, 48600, 48800, 49000, 49200, 49400, 49600, 49800, 50000,
50200, 50400, 50600, 50800, 51000, 51200, 51400, 51600, 51800, 52000,
52200, 52400, 52600, 52800, 53000, 53200, 53400, 53600, 53800, 54000,
54200, 54400, 54600, 54800, 55000, 55200, 55400, 55600, 55800, 56000,
56200, 56400, 56600, 56800, 57000, 57200, 57400, 57600, 57800, 58000,
58200, 58400, 58600, 58800, 59000, 59200, 59400, 59600, 59800, 60000,
60200, 60400, 60600, 60800, 61000, 61200, 61400, 61600, 61800, 62000,
62200, 62400, 62600, 62800, 63000, 63200, 63400, 63600, 63800, 64000,
64200, 64400, 64600, 64800, 65000, 65200, 65400, 65600, 65800, 66000,
66200, 66400, 66600, 66800, 67000, 67200, 67400, 67600, 67800, 68000,
68200, 68400, 68600, 68800, 69000, 69200, 69400, 69600, 69800, 70000,
70200, 70400, 70600, 70800, 71000, 71200, 71400, 71600, 71800, 72000,
72200, 72400, 72600, 72800, 73000, 73200, 73400, 73600, 73800, 74000,
74200, 74400, 74600, 74800, 75000, 75200, 75400, 75600, 75800, 76000,
76200, 76400, 76600, 76800, 77000, 77200, 77400, 77600, 77800, 78000,
78200, 78400, 78600, 78800, 79000, 79200, 79400, 79600, 79800, 80000,
80200, 80400, 80600, 80800, 81000, 81200, 81400, 81600, 81800, 82000,
82200, 82400, 82600, 82800, 83000, 83200, 83400, 83600, 83800, 84000,
84200, 84400, 84600, 84800, 85000, 85200, 85400, 85600, 85800, 86000,
86200, 86400, 86600, 86800, 87000, 87200, 87400, 87600, 87800, 88000,
88200, 88400, 88600, 88800, 89000, 89200, 89400, 89600, 89800, 90000,
90200, 90400, 90600, 90800, 91000, 91200, 91400, 91600, 91800, 92000,
92200, 92400, 92600, 92800, 93000, 93200, 93400, 93600, 93800, 94000,
94200, 94400, 94600, 94800, 95000, 95200, 95400, 95600, 95800, 96000,
96200, 96400, 96600, 96800, 97000, 97200, 97400, 97600, 97800, 98000,
98200, 98400, 98600, 98800, 99000, 99200, 99400, 99600, 99800, 100000,
100200, 100400, 100600, 100800, 101000, 101200, 101400, 101600, 101800, 102000,
102200, 102400, 102600, 102800, 103000, 103200, 103400, 103600, 103800, 104000,
104200, 104400, 104600, 104800, 105000, 105200, 105400, 105600, 105800, 106000,
106200, 106400, 106600, 106800, 107000, 107200, 107400, 107600, 107800, 108000,
108200, 108400, 108600, 108800, 109000, 109200, 109400, 109600, 109800, 110000,
110200, 110400, 110600, 110800, 111000, 111200, 111400, 111600, 111800, 112000,
112200, 112400, 112600, 112800, 113000, 113200, 113400, 113600, 113800, 114000,
114200, 114400, 114600, 114800, 115000, 115200, 115400, 115600, 115800, 116000,
116200, 116400, 116600, 116800, 117000, 117200, 117400, 117600, 117800, 118000,
118200, 118400, 118600, 118800, 119000, 119200, 119400, 119600, 119800, 120000,
120200, 120400, 120600, 120800, 121000, 121200, 121400, 121600, 121800, 122000,
122200, 122400, 122600, 122800, 123000, 123200, 123400, 123600, 123800, 124000,
124200, 124400, 124600, 124800, 125000, 125200, 125400, 125600, 125800, 126000,
126200, 126400, 126600, 126800, 127000, 127200, 127400, 127600, 127800, 128000,
128200, 128400, 128600, 128800, 129000, 129200, 129400, 129600, 129800, 130000,
130200, 130400, 130600, 130800, 131000, 131200, 131400, 131600, 131800, 132000,
132200, 132400, 132600, 132800, 133000, 133200, 133400, 133600, 133800, 134000,
134200, 134400, 134600, 134800, 135000, 135200, 135400, 135600, 135800, 136000,
136200, 136400, 136600, 136800, 137000, 137200, 137400, 137600, 137800, 138000,
138200, 138400, 138600, 138800, 139000, 139200, 139400, 139600, 139800, 140000,
140200, 140400, 140600, 140800, 141000, 141200, 141400, 141600, 141800, 142000,
142200, 142400, 142600, 142800, 143000, 143200, 143400, 143600, 143800, 144000,
144200, 144400, 144600, 144800, 145000, 145200, 145400, 145600, 145800, 146000,
146200, 146400, 146600, 146800, 147000, 147200, 147400, 147600, 147800, 148000,
148200, 148400, 148600, 148800, 149000, 149200, 149400, 149600, 149800, 150000,
150200, 150400, 150600, 150800, 151000, 151200, 151400, 151600, 151800, 152000,
152200, 152400, 152600, 152800, 153000, 153200, 153400, 153600, 153800, 154000,
154200, 154400, 154600, 154800, 155000, 155200, 155400, 155600, 155800, 156000,
156200, 156400, 156600, 156800, 157000, 157200, 157400, 157600, 157800, 158000,
158200, 158400, 158600, 158800, 159000, 159200, 159400, 159600, 159800, 160000,
160200, 160400, 160600, 160800, 161000, 161200, 161400, 161600, 161800, 162000,
162200, 162400, 162600, 162800, 163000, 163200, 163400, 163600, 163800, 164000,
164200, 164400, 164600, 164800, 165000, 165200, 165400, 165600, 165800, 166000,
166200, 166400, 166600, 166800, 167000, 167200, 167400, 167600, 167800, 168000,
168200, 168400, 168600, 168800, 169000, 169200, 169400, 169600, 169800, 170000,
170200, 170400, 170600, 170800, 171000, 171200, 171400, 171600, 171800, 172000,
172200, 172400, 172600, 172800, 173000, 173200, 173400, 173600, 173800, 174000,
174200, 174400, 174600, 174800, 175000, 175200, 175400, 175600, 175800, 176000,
176200, 176400, 176600, 176800, 177000, 177200, 177400, 177600, 177800, 178000,
178200, 178400, 178600, 178800, 179000, 179200, 179400, 179600, 179800, 180000,
180200, 180400, 180600, 180800, 181000, 181200, 181400, 181600, 181800, 182000,
182200, 182400, 182600, 182800, 183000, 183200, 183400, 183600, 183800, 184000,
184200, 184400, 184600, 184800, 185000, 185200, 185400, 185600, 185800, 186000,
186200, 186400, 186600, 186800, 187000, 187200, 187400, 187600, 187800, 188000,
188200, 188400, 188600, 188800, 189000, 189200, 189400, 189600, 189800, 190000,
190200, 190400, 190600, 190800, 191000, 191200, 191400, 191600, 191800, 192000,
192200, 192400, 192600, 192800, 193000, 193200, 193400, 193600, 193800, 194000,
194200, 194400, 194600, 194800, 195000, 195200, 195400, 195600, 195800, 196000,
196200, 196400, 196600, 196800, 197000, 197200, 197400, 197600, 197800, 198000,
198200, 198400, 198600, 198800, 199000, 199200, 199400, 199600, 199800, 200000,
200200, 200400, 200600, 200800, 201000, 201200, 201400, 201600, 201800, 202000,
202200, 202400, 202600, 202800, 203000, 203200, 203400, 203600, 203800, 204000,
204200, 204400, 204600, 204800, 205000, 205200, 205400, 205600, 205800, 206000,
206200, 206400, 206600, 206800, 207000, 207200, 207400, 207600, 207800, 208000,
208200, 208400, 208600, 208800, 209000, 209200, 209400, 209600, 209800, 210000,
210200, 210400, 210600, 210800, 211000, 211200, 211400, 211600, 211800, 212000,
212200, 212400, 212600, 212800, 213000, 213200, 213400, 213600, 213800, 214000,
214200, 214400, 214600, 214800, 215000, 215200, 215400, 215600, 215800, 216000,
216200, 216400, 216600, 216800, 217000, 217200, 217400, 217600, 217800, 218000,
218200, 218400, 218600, 218800, 219000, 219200, 219400, 219600, 219800, 220000,
220200, 220400, 220600, 220800, 221000, 221200, 221400, 221600, 221800, 222000,
222200, 222400, 222600, 222800, 223000, 223200, 223400, 223600, 223800, 224000,
224200, 224400, 224600, 224800, 225000, 225200, 225400, 225600, 225800, 226000,
226200, 226400, 226600, 226800, 227000, 227200, 227400, 227600, 227800, 228000,
228200, 228400, 228600, 228800, 229000, 229200, 229400, 229600, 229800, 230000,
230200, 230400, 230600, 230800, 231000, 231200, 231400, 231600, 231800, 232000,
232200, 232400, 232600, 232800, 233000, 233200, 233400, 233600, 233800, 234000,
234200, 234400, 234600, 234800, 235000, 235200, 235400, 235600, 235800, 236000,
236200, 236400, 236600, 236800, 237000, 237200, 237400, 237600, 237800, 238000,
238200, 238400, 238600, 238800, 239000, 239200, 239400, 239600, 239800, 240000,
240200, 240400, 240600, 240800, 241000, 241200, 241400, 241600, 241800, 242000,
242200, 242400, 242600, 242800, 243000, 243200, 243400, 243600, 243800, 244000,
244200, 244400, 244600, 244800, 245000, 245200, 245400, 245600, 245800, 246000,
246200, 246400, 246600, 246800, 247000, 247200, 247400, 247600, 247800, 248000,
248200, 248400, 248600, 248800, 249000, 249200, 249400, 249600, 249800, 250000,
250200, 250400, 250600, 250800, 251000, 251200, 251400, 251600, 251800, 252000,
252200, 252400, 252600, 252800, 253000, 253200, 253400, 253600, 253800, 254000,
254200, 254400, 254600, 254800, 255000, 255200, 255400, 255600, 255800, 256000,
256200, 256400, 256600, 256800, 257000, 257200, 257400, 257600, 257800, 258000,
258200, 258400, 258600, 258800, 259000, 259200, 259400, 259600, 259800, 260000,
260200, 260400, 260600, 260800, 261000, 261200, 261400, 261600, 261800, 262000,
262200, 262400, 262600, 262800, 263000, 263200, 263400, 263600, 263800, 264000,
264200, 264400, 264600, 264800, 265000, 265200, 265400, 265600, 265800, 266000,
266200, 266400, 266600, 266800, 267000, 267200, 267400, 267600, 267800, 268000,
268200, 268400, 268600, 268800, 269000, 269200, 269400, 269600, 269800, 270000,
270200, 270400, 270600, 270800, 271000, 271200, 271400, 271600, 271800, 272000,
272200, 272400, 272600, 272800, 273000, 273200, 273400, 273600, 273800, 274000,
274200, 274400, 274600, 274800, 275000, 275200, 275400, 275600, 275800, 276000,
276200, 276400, 276600, 276800, 277000, 277200, 277400, 277600, 277800, 278000,
278200, 278400, 278600, 278800, 279000, 279200, 279400, 279600, 279800, 280000,
280200, 280400, 280600, 280800, 281000, 281200, 281400, 281600, 281800, 282000,
282200, 282400, 282600, 282800, 283000, 283200, 283400, 283600, 283800, 284000,
284200, 284400, 284600, 284800, 285000, 285200, 285400, 285600, 285800, 286000,
286200, 286400, 286600, 286800, 287000, 287200, 287400, 287600, 287800, 288000,
288200, 288400, 288600, 288800, 289000, 289200, 289400, 289600, 289800, 290000,
290200, 290400, 290600, 290800, 291000, 291200, 291400, 291600, 291800, 292000,
292200, 292400, 292600, 292800, 293000, 293200, 293400, 293600, 293800, 294000,
294200, 294400, 294600, 294800

«ЧАЙНИК» НА ТРАССЕ GP

Идея зрела давно. Хотелось скорости, но не прямолинейно-занудной, а со сложными поворотами, разгонами, торможениями и клетчатый флагом на финише.

Попал в Великобританию и там понял, что близок к воплощению идеи как никогда прежде: страна изобилует мотоциклами, треками, гоночными школами и чемпионами, в оных преподающими. Наиболее простой путь на трек – в так называемые трековые дни (track days). Они организуются специально для таких сумасшедших «чайников», как я, и позволяют простому смертному мотоциклисту проехать по следам, оставленным колесами России и Жибернау



Представляюсь: Антон БАРСУКОВ

димое условие для допуска на трек – наличие у гонщика сертифицированных шлема, перчаток, мотобот и кожаного комбинезона (он может быть как цельным, так и раздельным). Шлем, боты, перчатки и защиту я предусмотрительно взял с собой, а комбез оставил на родине.

Визит в местные мотосалоны озадачил: многие из них на зиму сворачивают торговлю, в связи с чем выбор одежды существенно ограничен. К счастью, подходящий костюм в конце концов нашел. На следующий день опять связался с компанией-организатором и оплачиваю свое участие в мероприятии: 140 фунтов – за пребывание на треке, 190 фунтов – за прокат мотоцикла и плюс еще 400 – залог за него. Все – назад пути нет!

К вечеру получил по электронной почте программу мероприятия, правила поведения на треке, «расшифровку» флагов и светофоров, схему трека и проезда к нему, а также хитрую бумагу, освобождающую организаторов от ответственности за мое бесценное здоровье. Распорядок дня весьма насыщенный: в 7.30 регистрация участников, брифинг, заезды (с перерывом на обед), в 17.00 закрытие трека. Далее мне радостно сообщили, что день будет громким, ибо обычное ограничение шума в 98 децибел не действует – верхний предел поднят до 105. Это значит, что на треке можно использовать мотоциклы с гоночными выпускными системами. Однако всем рекомендовано не испытывать нервы дорожной полиции на подъездах к треку и устанавливать гоночные глушители только на месте с помощью штатного механика. Он же всего за 15 фунтов перенастроит подвески мотоцикла для езды по треку, отрегу-



Последние наставления инструктора



Покупаю толстую пачку местных мотожурналов и приступаю к их детальному изучению. Выясняется, что подходящее событие как раз назревает на треке Донингтон, всего в 40 милях от меня. Немедля звоню в компанию-организатор и узнаю все требования и цену. Необхо-

лирует положение заднего колеса с помощью лазерного стенда и выдаст кучу полезных рекомендаций. Завершают присланную программу общие правила поведения на треке, советы по прохождению сложных участков и строгие запреты на пить-козлить-отжигать. Добро пожаловать в Донингтон-парк!

Время, как водится, пролетело очень быстро, и вот я у ворот трека. Темноколая охранница автостоянки открыла передо мной шлагбаум, указала, где лучше парковать машину и пожелала удачи.

Сбор и регистрация участников происходили в кафе, стены которого пестрят многочисленными фотографиями с автографами звезд MotoGP и Superbike. Фотки можно купить, правда, по самолетной цене... Всех участников разбили на три группы. В третью попали опытные пилоты с мощными и серьезно подготовленными спортбайками. Вторая группа объединила водителей средней квалификации на менее выдающейся технике. Еще одна группа – для новичков. Туда меня и приписали.

Всех направили в паддок. Здесь деловито трудятся механики. Часть мотоциклов уже выгрузили из микроавтобусов, и колеса обуты в подогреватели. Мой мотоцикл – серебристый Suzuki GSX-R600. Принимаюсь его изучать. Сразу видно аппарат тюнингованный. Обнаружил 6-поршневые скобы Tokico, видимо, снятые с «джиксера» большего объема, армированные тормозные шланги и выпускную систему Misson. Подозреваю наличие воздушного фильтра низкого сопротивления и набор DynoJet в карбюраторах. Резина – Michelin Pilot Race. Светотехника на мотоцикле не предусмотрена, вместо сиденья – кусок пористой резины, прибор заклеен скотчем, видно только тахометр. Ну и правильно – пилотам «джиксеров» не пристало следить за скоростью.

Меня начало трясти (от холода? от волнения?). А тем временем механик закончил проверку мотоцикла и просит меня



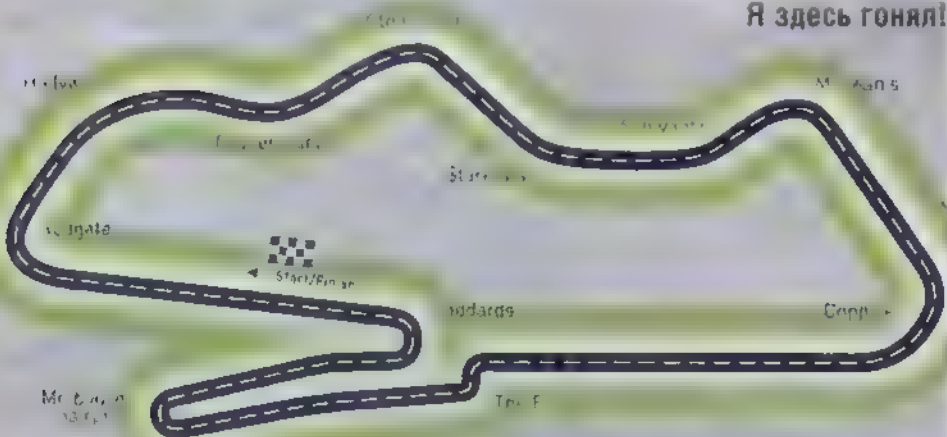
расписаться в чек-листе. Мотоцикл сдан – мотоцикл принят! Минут через десять участников пригласили на брифинг.

Кевин, главный инструктор, приветствовал всех и объявил, что сегодня на треке будет трое новичков, к тому же один из них (о боже!) поедет на взятом напрокат мотоцикле. Это про меня. Народ смеется... Далее последовало напомина-

ние о правилах поведения на треке, назначении флагов, а также об угрозе удара для недостойного поведения. Я уяснил: не «быковать». Новичкам, и мне в их числе, выдали ядовито-желтые жилеты, дабы остальные могли нас распознать издали. В красных жилетах едут инструкторы. Перед стартом всем предложили сдать мобильники – чтобы неожиданная вибрация трубки не привела к непредсказуемым последствиям. «И во имя всего святого, господа, грейте резину!». Первая группа – на старт!

На трассу все выезжают с пит-лейна. Впереди, держась на некотором удалении от основной группы и постоянно оглядываясь, едет инструктор. Первые три круга отводятся на изучение трека и прогрев резины. Здесь надо отметить, что утро выдалось действительно холодное – всего +5°C, так что требование инструкторов более чем оправдано. К концу второго круга резина начинает более-менее надежно держать, но инструкторы покидают нас только после третьего круга. В тот самый момент, как оба красных жилета сворачивают на пит-лейн, вся мотоциклетная рать словно сорвалась с цепи. Мне хватило секунды, чтобы понять, что

Я здесь гоняя!



теперь можно дать себе волю и «открыть на полную». Этой же секунды, оказывается, достаточно, чтобы отстать от собратьев метров на 70. Ну что ж, в хвосте, так в хвосте – можно сосредоточиться на дороге. В первый поворот (Redgate) ахожу с огромным запасом по скорости и с еще большим отставанием. И немедленно осознаю, что мотоцикл едет как по рельсам – ни малейшего признака нестабильности. Далее следует серия быстрых поворотов, Hollywood и Craner Curves, заканчивающихся более медленным Old Hairpin – самой низкой точкой трека. Из-за этой его особенности у меня не получается правильно рассчитать скорость и в холодном поту экстренно оттормаживаюсь, пропуская мимо себя последнего зазевавшегося «чайника». Надо сказать, передние тормоза обеспечивают потрясающее замедление и чувствительность, в связи с чем теряю скорость гораздо быстрее того, к чему привык. Поворот прохожу почти «блинчиком».

После Old Hairpin пролетаю еще два быстрых поворота (Starkeys Bridge и Schwantz Curve), и теперь уже с большим расчетом прохожу McLeans. Далее следует подъем, резко переходящий в правый Surprise, за которым находится самая длинная прямая трека, проходящая под мостом в форме шины – Dunlop Bridge. В конце прямой поворот Esses, минуя закрытый в этот день Melbourne



Здесь просто постоять – уже факт биографии: по этому асфальту ходили и ездили великие реисеры

hairpin, переходящий в Goddards, а он выводит меня на финишную прямую.

Следующий круг прохожу с большей уверенностью в себе. Осознаю, что машина прокатного мотоцикла изучил достаточно внимательно. Стандартные подвески не могут по-настоящему стабильно вести себя в поворотах. Одновременно начинаю плавно наращивать темп. С каждым новым поворотом стараюсь раньше открывать газ, веду мотоцикл все ближе к оптимальным траекториям, пытаюсь дальше видеть дорогу и плавней проходить серии виражей. К концу первой 20-минутной сессии я настолько осмелел,

что один из поворотов прошел немного быстрее, чем следовало. Мотоцикл ответил осторожным, но вовсе не экстремальным сносом заднего колеса – вежливо дал понять, что я был близок к неприятностям. Это произошло мягко, без потери контроля: явно кто-то «поколдовал» с подвеской, да и резина держит великолепно. На этой радостной мысли я заметил перед собой клетчатый флаг. Первая в моей жизни гонимая сессия закончилась.

Переполненный эмоциями, заехал в паддок, и первое, что почувствовал – запах горелой резины. Снял шлем, я ощутил запах еще острее и автоматически



Его свалило, но все кости целы – только синяки. Счастливчик, ему будет о чем рассказать в гараже. И не оставяющего!

посмотрел на заднее колесо: покрышка уже была практически без рисунка, не гладкая, а вся покрытая буграми, волнами скатавшейся резины, мелкими прилипшими камешками и резко воняла. Пошупал ее рукой – горячая, липкая и настолько мягкая, что ее можно было легко ковырнуть ногтем. Вот это да! В первом же заезде я довел заднюю покрышку до такого состояния!

Оставив резину остывать, отправился смотреть первый заезд второй группы. На старте стояли несколько Yamaha R-1, две Suzuki GSX-R1000, одна SV1000, несколько «джиксеров» 750, два или три Ducati 996, Honda VTR-SP2 и пара-тройка мотоциклов, не поддающихся идентификации. За исключением последних, вся

лась самой неудачной. Один из гонщиков совершил грубую ошибку на входе в быстрый поворот сразу за финишной прямой и упал. К счастью, все обошлось без серьезных травм, однако мотоцикл был практически уничтожен. Команде эвакуатора потребовалось более четверти часа, чтобы собрать все осколки и погрузить в машину то, что несколько минут назад было могучим спортбайком. Остальным участникам пришлось вернуться в паддок, так и не завершив предобеденную сессию.

После обеда, с восстановленными индийскими блюдами силами (загадочным на вкус и цвет), я вернулся к мотоциклу. И вот снова мой заезд. Организаторы в рекламе не сошлись: с каждой сессией

приведшую к падению.

Поворот Соррисе сложен тем, что из-за подъема его не видно вплоть до самого последнего момента. Подойдя к повороту на значительной скорости, я просчитался с точкой входа и влетел в него по прямой, проходящей в опасной близости к апексу. Попытка «завалить» мотоцикл в поворот не принесла желанного результата: я вдруг осознал, что у меня просто не хватает сил «взять быка за рога». Мотоцикл пошел по более прямой траектории, и я чуть не вылетел в гравий на противоположной стороне трассы. В холодном поту я завершил свой день на треке Донингтон.

Ведя машину домой, я наслаждался не свойственной мне медленной ездой и анализировал прошедший день. До обеда было четыре сессии. Во второй половине дня я откатал еще три заезда. Всего – семь. Два часа и двадцать минут сверхактивной езды по треку класса MotoGP. Боль в мышцах и мозоли на руках – лишь некоторые из многочисленных доказательств того, что я это действительно сделал! Но самое главное, всего одного дня такого катания достаточно, чтобы осознать очень многое. Во-первых, мой мотоцикл, которым я до сих пор гордился и считал его одним из лучших на дороге, вовсе не так хорош. Во-вторых, кольцевые гонки – это очень даже «физический» вид спорта. И последнее: больше никогда я не стану ездить так, как ездил до сегодняшнего дня... И еще: пора поступать в гоночную школу. ❄



Кажется, обошлось. Интересно, во что обойдется ремонт?

техника была дорожной, с заклеенными фарами, поворотниками, приборами и прикатными, как уши у зайца, зеркалами заднего вида. После того как инструкторы, сдерживавшие притягательность группы, съехали с трека на пит-полосу, зрелище стало гораздо более интересным. «Литровые» звери проносились по прямой на сверхъестественных скоростях. Спустя некоторое время, как раз в тот момент, когда на финишной прямой должна была показаться группа лидеров, по всему треку зажглись красные огни. Сессия была остановлена: где-то на трассе произошла авария. К месту аварии немедленно выехала машина техпомощи. Фургон медицинской помощи остался на месте – видимо, никто серьезно не пострадал. Вскоре водителя с разбитым мотоциклом доставили в паддок, и сессия возобновилась.

20-минутные заезды продолжались до 13.00, и мне удалось проехать по треку еще три раза. Последняя сессия оказа-

я ехал все быстрее и увереннее, траектория движения все больше превращалась из ломаной кривой в плавную, повороты я проходил с наклоном, доселе мне неизвестным. Гораздо лучше стал видеть трассу и использовать всю ее ширину. Внутреннее волнение уступило место хладнокровному расчету. Я ощущал себя бортовым компьютером самолета, выполняющего фигуры пилотажа: долго думать нельзя, ошибаться – тоже. Обгонов стало гораздо меньше. В основном, меня обходили «литры», да и то только на прямых участках. Несколько раз я даже обогнал сам – два раза одиночные мотоциклы и чуть позже целую группу. Среди «чайников» я был уже далеко не последним.

К концу дня отчетливо стала ощущаться усталость. После второй сессии с удивлением понял, что не могу слезть с мотоцикла без посторонней помощи. А в конце третьей сессии впервые совершил серьезную ошибку, чуть не



**AGV
POLSPO**



BRANDT

Компания «Брандт» с радостью поздравляет читателей журнала, коллег и партнеров с Новым годом! Отличного здоровья, счастья, исполнения желаний! Пусть в грядущем году во всем сопутствует удача, успехов во всех начинаниях и вдохновения в работе!



POLARIS

ВСТАВАЙ, А ТО ОПУХНЕШЬ



Скользко, темно, холодно — зима... Спортбайк четвертый месяц в простое, а ты опять в скорлупе автомобиля (трамвая, автобуса...) пилишь с работы домой (куда ж еще!) и с тоской вспоминаешь, как по теплу на мотоцикле лихо проходил все эти виражи... Но воспрянем, и если ты истинный экстремал, найдешь, где «пропустить по стаканчику адреналина».

Даем наводку: одно из таких мест в Москве — закрытый картинг-центр. Их в столице целых пять. Уважают их давно и без дураков все без исключения профессиональные автогонщики, а еще многие пилоты, выступающие в отечественном «кольцевом» моточемпионате. Теперь и вы те, кто не вправе причислить себя к героям спорта, валите сюда гурьбой! Гурьбой — веселее.

Любительский или, как его иногда называют, прокатный картинг — компромиссное занятие для мотоциклиста, оно полезно — чтобы не скиснуть, чтобы не затекли телеса, мозги и нервы. Это экстремальная, но безопасная езда, отдых, общение с друзьями, а при желании и соревнование. В картинг-центре и ребенку-подростку интересно: здесь он поймет,



что такое азарт, овладеет навыками управления не только картом, но и механическим транспортным средством в принципе. Скажем больше: отцы, сыновья вам будут благодарны за подарок – езде на карте.

Новый картинг-центр «100%» совсем недавно открыл двери для посетителей, но похоже, что уже вскоре он может стать самым модным в столице заведением такого рода. Заявление не голословное. Редакция «Мото» провела здесь всеобщую встряску от рутины – свой чемпионат. Приехали «заряженные» тут же стартовать, но здесь снимали популярную телепередачу, и трасса была занята. Но за пивом (в ассортименте), кофе (вкусным) и трепом чудесно провели время. Один из ведущих телепрограммы – звезда рока, а теперь и театра Алексей Кортнев – очень нормальный парень.

Расположенный недалеко от метро Щелковская, на пересечении одноименного шоссе

с кольцевой автодорогой, картинг-центр «100%» легко достижим, на каком бы виде транспорта вы не передвигались. 18 новеньких картов отечественного производства с двигателями Honda в 6 и 9 л. с. ежедневно ждут всех желающих.

В «100%» самая длинная крытая трасса в Москве, с интереснейшей конфигурацией и приличной шириной дорожки – на нее не страшно выпускать одновременно до 10 автомобильчиков. Это позволяет участникам заезда вести не только интересную борьбу между собой, но и свободно обходить «круговых» по ходу гонки. Журналисты «Мото» не впервые устраивают картинг-каталки, нам есть с чем сравнивать. Можем заверить: здесь куда комфортнее, чем в некоторых других заведениях такого рода.

По окончании заездов все пило-



ты получают распечатку с засечками прохождения каждого круга, так что могут проанализировать собственные результаты, сравнить с лучшими и рекордными. Когда сразу видишь, на что способен, это «заводит». Возбуждает и другое. В «100%» проводят клубные соревнования с призовым фондом 1500 американских долларов. Их могут выиграть и мальчишки (примите к сведению, отцы!), когда подучатся в школе картинга, которая работает здесь по выходным.

Подустали? В вашем распоряжении бильярд и настольная забава – аэрохоккей. Или же спортивные каналы в телевизоре. Или то и другое вместе взятое, можно без картинга.

На выходе вас встретят холод, темень, гололед, но тоска уже слетела. ❖



Роман МАРТЫНЮК,
г. Тернополь, Украина

Я БОЛЬШЕ НЕ БОЮСЬ ЛЮДЕЙ

Что знаем мы о людях, живущих в 11 тыс. километров от нас? Кто они? А что знают на Западной Украине с негативно-тенденциозным телевидением, радио и прессой о России? Анекдоты о чукчах, белых медведях на улицах, лаптях, самоварах, блинах... И тут появился повод узнать обо всем не понаслышке – под Владивостоком проводят байк-слет «Лицом к океану». Решено: еду.



Ни родственники, ни друзья от поездки уже не отговаривают – понимают, что бесполезно. Ловлю на их лицах лишь сочувственные улыбки. Укладываю вещи, привязываю их самодельными резинками к своему «Росинанту», зная, – что-то обязательно забуду. По паспорту мой мотоцикл «Чезет» 1977 года выпуска, а на самом деле мое детище собрано на спор из «отходов» «Явы», «Ижа», «Минска» и прочих «Восходов». Аппарат покрашен кисточкой и покрыт лаком.

Кладу 20 кг тушенки, 3 кг сала, сухари – НЗ на полтора месяца полной «автономки».

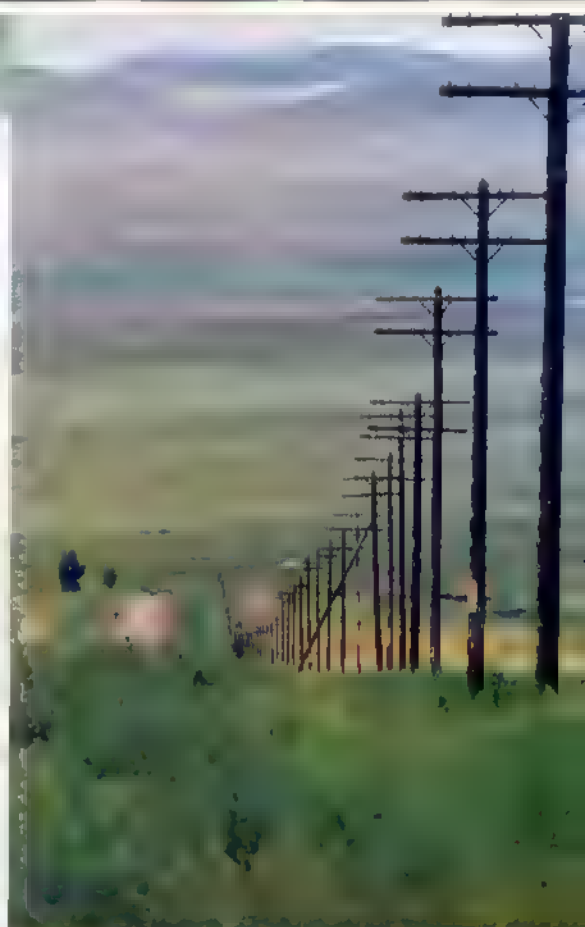
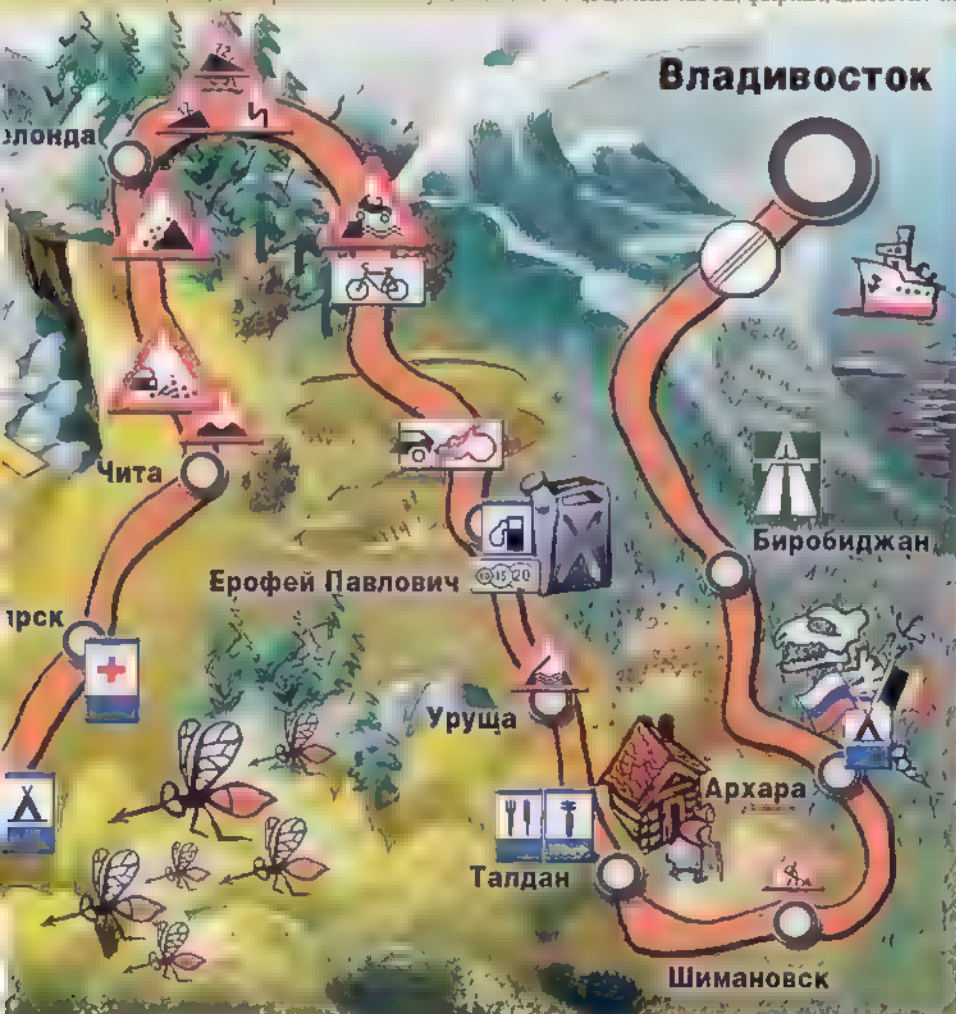
Останавливаюсь только на заправках, ночью в глухих лесах – подальше от людей. Людей чаще встречал недобрых.. Маленький китайский приемник – вся связь с окружающим миром. Еще раз проверяю документы и «санчи-пансы» – украинские и русские с зелеными спинками.

Не дожидаясь намеченного на утро старта, выезжаю вечером – как только собрался: больше нет сил терпеть статику. На баке привязана сумка с видеокамерой (фотоаппарат не беру), поверх него мой GPS под названием «Атлас автодорог СНГ». Он говорит мне, что от Тернополя (Западная Украина, 200 км от Польши) до Владивостока, где пройдет слет «Лицом к океану», около 11 000 км. Выскакиваю из города – полегчало, остается привыкнуть к 80 кг груза, который будет меня кормить, согревать и лечить всю дорогу.

Дорога уходит в ночь, я нахожу удобную посадку и под полифонию ветра и мотора погружаюсь в размышления. Главное не упасть и чтобы не ограбили. Предутренний сон напрочь прогоняют ухабы дороги Киев–Кропицев (сразу видно: начальство здесь не ездит).

На границе с Россией возник вопрос страховки. «Санчи-пансы» умоляют: не покупай, 1000 руб. еще пригодятся. Но решаю, что со страховкой спокойнее.

Под Ельцом останавливаюсь на ночь в лесу опять подальше от людей. Палатку не разворачиваю, ложусь спать прямо на коврик. Около двух часов ночи слышу – кто-то роется в моей продовольственной сумке. Свечу фонариком и вываливаю из сумки огромного ежа. А он вместо того, чтобы уйти, фыркает, лезет обратно. Я от такой наглости обиделся. Пришлось его шутя сапогом. Еще целый час он, фыркая, шелестел ли-



стьями вокруг меня, не давал спать.

Пятьдесят километров от Липецка. прекрасная дорога еще пахнет свежим асфальтом. Вдруг вижу, как на меня надвигается окол, прорытый через всю дорогу. До «нуля» погасить скорость не успел. Удар настолько сильный, что если бы не груз сзади, я, наверное, улетел бы через руль. Остановился, оглядываюсь: ни знака – ничего предупреждающего. Рядом стоит автомобиль без бампера и радиатора. Пока осматривал переднюю вилку, стал свидетелем похожей ситуации, но уже с грузовиком. Через сто километров вилка потекла, масло мелкими капельками падает на мотор, и тот постепенно покрывается масляно-пылевой шубой.

Чем ближе к Волге, тем больше дорога напоминает базар с рыбными рядами. За Сызранью красивейшие места! По обе стороны дороги виднеется Волга. Официально дорога на Тольятти закрыта – идет ремонт моста, но ни один водитель не меняет маршрут, и все пролетает мимо знака запрета. Перед Тольятти на мосту через Волгу пост ГАИ, останавливают. Все как обычно, но груза много, вопросов тоже. Сначала досмотр, потом обыск, затем шмон. Спрашиваю, что ищете? Молчат. Я начинаю шутить, а они злятся. Развязали весь груз, открыли каждую спичечную коробку. Через два часа смотреть уже нечего. Обидно – полдня отняли.

Башкирия встречает высокими ценами на бензин. Понять, почему так, трудно – ведь кругом одни скважины. На Урале туманно: горит лес, пламя часто выходит на дорогу.

Перед Златоустом монумент Европа-Азия. Бутылок и банок здесь – тыщи! Грязища!.. Туристическая Мекка?.. За Челябинском дорога ровная-ровная, деревень очень мало, кругом озера и болота – скучно ехать.

В сотне километров от Челябинска останавливает меня человек без ног, рядом стоит инвалидная мотоколяска. Вокруг никого, болота и поля. Спрашиваю, чем могу помочь. Нужен, говорит, насос. Но мой не подошел. Я предлагаю остановить грузовик – может, у того найдется шланг, чтобы накачать колесо от компрессора. Старик смеется: «Я уже полдня пытаюсь, ты остановился первый!». Комок сжимает горло, без раздумий разрезал свой шланг, подогнал, приспособил – качаем колесо. А он рассказывает, что едет из Казахстана выбивать себе пенсию, уже проехал полторы тысячи километров. На мотоколяске! Я теперь понимаю, что та встреча – фрагмент моей судьбы, факт биографии. Я бескрайне рад тому, что смог ему помочь. А насос мне так и не пригодился... Плата за добро – добро.

Чувствую сильный зуд в правой руке, а когда под Курганом остановился на заправке, то вижу, что рука припухла и покрылась красными волдырями. Посмотрим, что будет дальше.

На российско-казахстанской границе быстро проезжаю российский пост и попадаю в Казахстан. Меня встречает здоровенный, толстый, короткостриженный таможенник с огромным количеством золотых перстней, цепочек и, наверное, тремя рядами золотых зубов – такое от него исходит сияние. Спрашивает: «Ты откуда и куда?» Говорю: с Украины в Находку. А зачем? Просто турист. Он разворачивается и зовет пограничников. Сбегается чуть ли не вся таможня. Они громко что-то обсуждают (на казахском), тычут в меня пальцами и смеются, так что еле держатся на ногах. Еще и еще переспрашивают, зачем еду, какого года мотоцикл, сколько проехал километров, после каждого ответа ржут как



кони. Потом «босс» выдает: «Купил бы лучше себе машину» и тычет пальцем в блестящий «Мерседес»... В результате стою еще два часа в очереди и еще четыре не могу выехать с таможни.

Под Омском температура в тени достигает 35°. На одном из обгонов «прихватывает» мотор: протекающая вилка его уже полностью покрыла маслом, на которое налипла пыль. Четверть часа ожидания, пока остынет мотор, кажутся вечностью. Без паники – я готов к любому ремонту, и у меня есть все необходимое (даже нижние подшипники шатунов). Не было бы задира на цилиндрах. Но мотор, остыв, весело зажулокал.

Остановка на ночь. Подальше от народа! Увожу мотоцикл с дороги, ставлю палатку, ищу воду. Озер много, а подойти к воде невозможно – все заболочено. Но главная беда – комары, оводы, мошка, осы. У меня есть крем, аэрозоль, дымящиеся спирали, но против прожорливых насекомых не помогает ничего. Средство убежать одно – быть постоянно в движении, ни секунды покоя. А ты попробуй отремонтировать мотоцикл, еще и приплясывать! Мотоциклу я заботил карбюратор (до этого расход был 3,4 л/100 км), установил немного раньше зажигание и на время пекла перешел на 92-й бензин. Больше проблем с «прихватами» не возникало.

В Кемерове на светофоре познакомился с проезжавшим мотоциклистом. Ренат пригласил заехать в мотоклуб «Кувалда» – он только что открыл байк-кафе. Я колебался: хороший ли он человек, Ренат? Решился-таки – заехал. Но вот беда, я не могу ни с кем поздороваться – кто его знает, что у меня с рукой. Чувствую себя как прокаженный... В кафе угостили – накормили, рассказали о клубе, о городе и повезли на ночь к Андрею. А вот дерматолога так и не нашли.

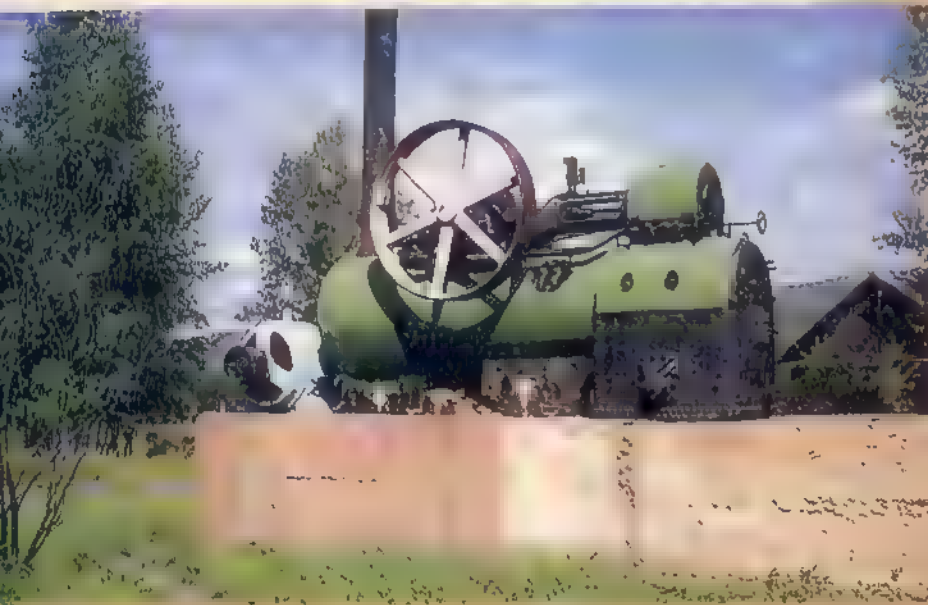
В Красноярске я решил во что бы то ни стало обратиться к врачу. Город боль-

шой, больниц много, но дерматолог только в кожнодиспансере. Я уверенно достал свою стрижку, но мне отказали: «У нас – только за деньги». Пришлось платить. Я был готов принять любой фатальный диагноз, но врач, выслушав мой рассказ, сказал, что это аллергия на укусы комаров. Применят по назначению выписанные мазь и таблетки – опухоль сразу спала.

Шесть дней в полном одиночестве еду до Читы, сам с собой разговариваю, пою. Вспоминаю, что видел вчера, но ничего не помню – все слилось в сплошное жужжание мотора, ухабы, повороты, километры. Я – инопланетный наблюдатель, который ни во что не вмешивается.

С трепетом подъехал к Байкалу. Из-за лесных пожаров видимость меньше километра. Пробую купаться. Вода чистая, но ледяная. Ночью просыпаюсь от холода – при выдохе идет пар.

Через 12 километров за Читой заканчивается асфальт. Свежесделанная гравийка хоть и широкая, но гравий сбился в волны. Заманчиво не сбрасывать скорость, но когда ходовая «устала», да и



груз немалый, лучше не рисковать. Навстречу попадаются перегонщики «японок». Они летят по центру дороги, иногда по моей полосе, ни на сантиметр не подвинутся при разезде. В одном из таких мест из-под машины вылетел камень и попал мне прямо в грудь. Боль адская! Полчаса растираю место удара, разглядел: остался огромный синяк. Теперь я, завидя этих гонщиков, панически прижимаюсь к обочине.

За Чернышевском федеральной дороги кусками нет вовсе. Она на стадии взрывных работ? В основном пользуюсь первой и второй передачей. Проехать теперь двести километров в день, — это 12–15 часов движения (мой груз на глазах добивает ходовую). Но ту дорогу, к которой морально готовился, я встретил за Джелондой. Уклоны увеличились до 20%, появились огромные лужи, которые не объедешь. Через речки мостов нет, только броды. Один из них — глубиной по пояс. Неужели нет помельче? Нахожу место по колено, рядом бревна, по которым можно пройти, не замочив ног. Не разгружаясь, сиганул в воду... а там — ил. Переднее колесо уже почти выскочило, зато заднее провалилось полностью, а мотоцикл трубами и рамой крепко сел на каменный уступ. Боковые сумки с запчастями, инструментом и тушенкой ушли в воду. Мотор частично под водой, но свечи еще не залиты. Разгрузившись, пробую завести. Мотор неохотно издает бульканье, но заводится. Чувствую, что мотоцикл проваливается. Выхожу на берег и не знаю, что делать дальше. Мокрый по пояс, в холодном поту от ужаса, задеваемый комарами, два часа жду хоть какую-нибудь помощь. Беспомощно подъехал на велосипеде мужик с ружьем. Отзывчивый ли человек этот дядька? Он без единого слова снимает ружье, ставит велосипед, берется под водой за багажник и с медвежьей силой выбрасывает мотоцикл на берег. Так же молча поправляет два бревна через реку, перекатывает по ним велосипед и уезжает. Из последних сил вытаскиваю мотоцикл с илистого берега на дорогу.

Вода попала в мотор — уже не смешно. Четыре часа не мог завести, дважды снимал карбюратор и головки — сушил. Местные комары остались очень довольны. Но день на этом не закончился. Загрузившись, рванул по дороге, за подъемом пошел спуск, вроде не быстро ехал, но чувствую, как мотоцикл выходит из-под контроля (я еще не знал, что лопнула пружина левого амортизатора). Спуск такой, что иду юзом, а остановиться не могу. Дорога, как пропеллер, поворот влево с ук-

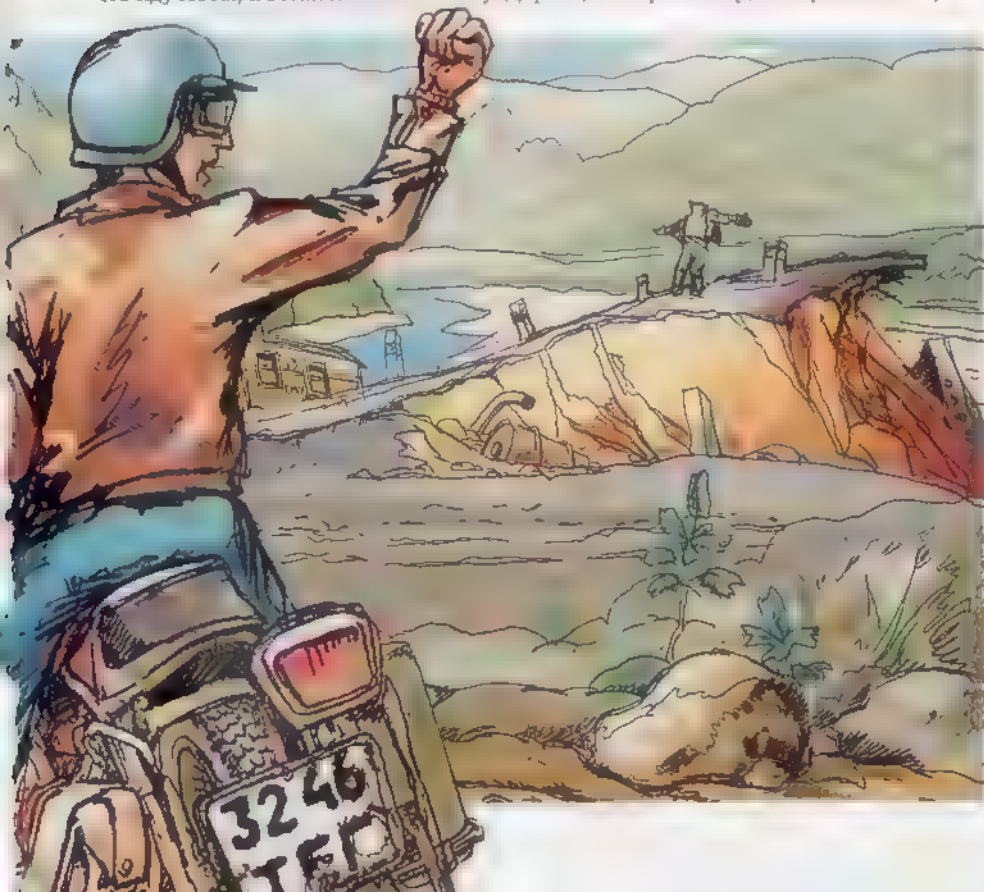


лоном вправо, меня несет, а покрытие — мокрая глина и щебень. Только бы не упасть... Изю всех сил стараюсь не заблокировать колеса (особенно переднее), а скорость не снижается. Уже видно нижнюю точку — огромная лужа, за нею — такой же подъем. В последнюю секунду выравниваю мотоцикл и ухожу в воду. Брызги, вода гасит скорость, вылетаю на подъем. Мотор заглох, я остановился. Несколько секунд не соображаю, что случилось, потом чувствую, как капли воды с лица стекают за шиворот...

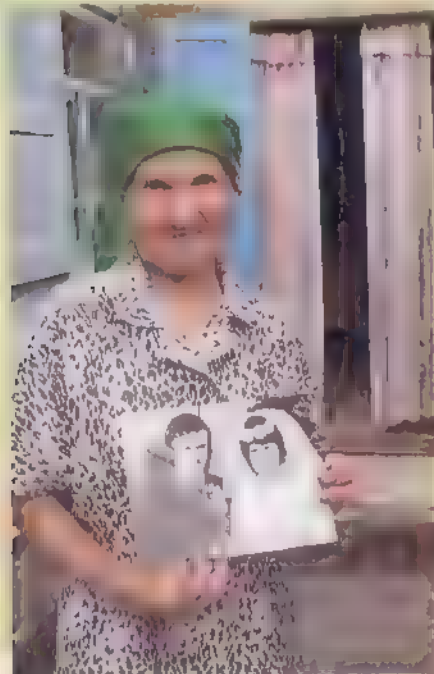
В Ерофее Павловиче (это название поселка) заезжаю на заправку. Бензина нет, говорят, что привезут послезавтра. Рядом человек кавказской наружности заливает в бочки солярку. Спрашиваю, где взять бензин, а он только ухмыляется. Заливаю в бак свою резервную канистру и еду дальше. Но в Уруше картина та же. У кого ни спрашиваю, все говорят: «Едь к «хачикам». Не сразу понял, кто это, но выхода нет: Купил четыре литра за 100 рублей.

После Уруши на «федералке» ожидает сюрприз: огромный бетонный мост уходит прямо в реку — он разломан пополам. И ни знака, ни ограждения — ничего. Рядом — строительный вагончик. С трудом поднимаю очень пьяного и веселого человека, он говорит, что мост вчера упал, а объезд — через Урушу. Возвращаюсь, спрашиваю дорогу у сидящего на обочине мужика. Он указывает направление рукой. Километров через двадцать дорога становится просто непроходимой, кругом все залито водой. Возвращаюсь назад. Крутом ни души, на том же месте сидит тот же мужик. Пробую расспрашивать, но понимаю, что он спит. А проснувшись, тычет рукой в любую сторону. От досады я готов был эту пьянь разорвать!..

Уже перед самым Сквородино лопнула пружина второго амортизатора, «Росинант» стал похож на таксу. В Невере советуют ехать новой «федералкой» на Талдан. Это, говорят, намного ближе, чем че-



рез Соловьевск. Дорога привычно плохая, а в одном месте, где строится мост, речка поднялась так высоко, что дорогу затопила напрочь. Течение через нее сильное, видно, как вода подсакивает на больших камнях, а под водой где-то лежит труба – вместо моста. Кругом ни души... Решил дождаться, пока проедет машина – чтобы увидеть глубину и проходимость препятствия. Проходит КамАЗ: с правой стороны более половины колеса, с левой – сантиметров тридцать. Машина идет по радиусу, видимо, хорошо знает брод. Я пытаюсь повторить траекторию левого колеса. Где-то посередине «брода» отказал один цилиндр (навер-



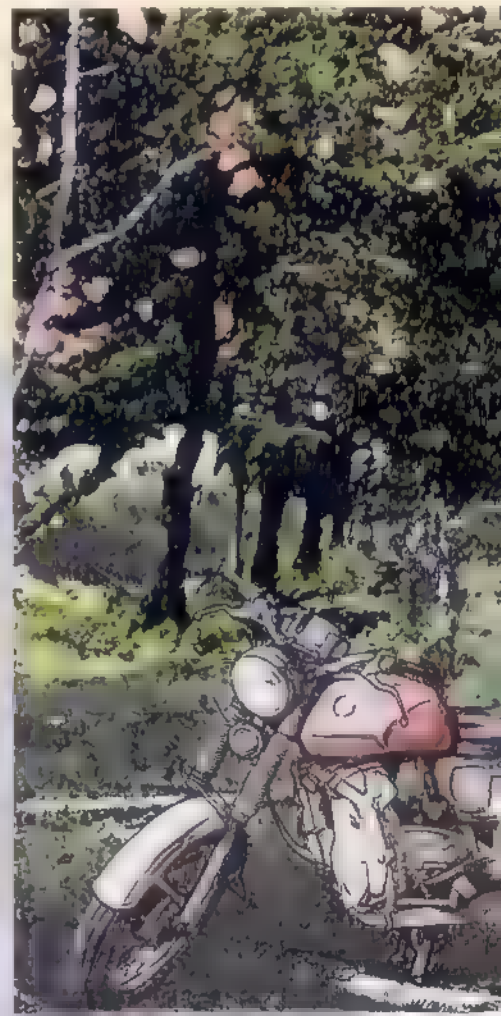
ное, вода попала на кулачки прерывателя). Секундная остановка, вода прозрачная, а слева от меня обрыв, видно край огромной трубы. «Росинантом» уже управляю не я, а мой мандраж. Кручу ручку до отказа, второй цилиндр подхватывает – и с фонтаном брызг вылетает из воды. Но, как оказалось, вода попала не только в генератор – она залила (до сих пор не понимаю как) реле-регулятор. Вышел он из строя – выкипел аккумулятор. Завестись уже не могу

Стою в какой-то деревне. Подходит бабушка: «Что случилось, сынок?.. Ну, ничего, пойдем ко мне – я тут рядом живу»

Два дня я живу у нее, рублю дрова, она варит борщ, рассказывает, как умер ее единственный сын. У меня сложилось впечатление, что я в этом доме вырос, помню такие же вещи, такие же книги, как и у себя дома. Откуда мне было знать, что где-то за девять тысяч километров живет родная душа?!

Перед самым Талданом дорога завалена огромными камнями (чтобы не ездили по недостроенной «федералке») ни объехать, ни проехать. Мне очень повезло, что местные мотоциклисты на «Иже» ехали из Галдана. Я помог им, они – мне

На четырнадцатый день пути в Шимановском районе встречаю местного мотоциклиста, он советует на ночь остановиться в его деревне Новоберезовской у строителей моста. Опаска есть, но когда он предложил баню, я сдаюсь. И получаю неопишуемый кайф от общения, бани, халявного ужина, масла и бен-



зина, сна в строительном вагончике без комаров и утренней прокладки, информацию о состоянии дороги дальше... Для них я тоже событие, проблеск в рутинном тяжелом труде. Утром, когда уезжаю, мне объясняют, где и через сколько можно найти такой же мосто- или дорожностроительный участок, кто мастер и как зовут прораба. А когда приезжаю вечером на другой участок, там уже обо мне знают. Пока разговариваю с главным инженером, повараха подкладывает добавку. И так день за днем. Я не удивлен – я обалдел!!!

Один из рабочих говорит слова, которые в жизни не забуду: «А здесь по-другому нельзя, не выживешь. Взаимопомощь – это компенсация природо-таежных трудностей. Сначала накормят, согреют, а потом только спросят кто и откуда!» Я себе говорю: «Вот то, ради чего стоило ехать! Ничего подобного не найти в Европе, особенно Западной, где все на «бабках», «ты – мне, я – тебе!» Вот оно то абстрактное добро из сказки, которое здесь, в глуши, в бытовой убогости, в тяжелейшем труде, побеждает. По чему же эти человеческие отношения вытеснены из больших городов?.. Проклятая урбанизация цивилизации

От Шимановска асфальт до Благовещенска, а дальше до Архары опять щебенка. На 1800-м километре от Читы разбит палаточный лагерь. Это российско-бельгийская экспедиция откапывает останки динозавров. Спрашиваю разрешение поставить рядом палатку. «Да зачем, у нас есть место – располагайся, ночуй». Странно было встретить среди бескрайней звериной тайги



тот островок человечности. Да еще какой: ученые из Москвы, Хабаровска, Благовещенска, ну и, конечно, бельгийцы! Я кайфую, как же мне интересно! Утром прошусь побыть еще один денек, чтобы посмотреть, как идут раскопки. Мне доверяют покопаться в земле, и я с трепетом откалываю кусок за куском глины. На память дарят кусочек окаменевшей кости, которой 70 млн. лет!

От Биробиджана начинается прекрасный асфальт, и я за пару дней доле таю до Владивостока. Одиннадцать вечера, к тому же у меня неправильно записан адрес мотоклуба. Спрашиваю у таксиста. Человек все бросает, ищем вместе («Какие там деньги!»). Встречаем ребят на мопеле – те помогают найти клуб. Через три дня таксист в клуб привозит мне в подарок мотокраги. Говорит: «Я видел, у тебя нет»

Про сам слет я писать не буду – боюсь запутаться в положительных эмоциях: чистейшая вода, песочный пологий пляж, усеянный различными кафе, море пива и теток с фигурами, словно из программы «телезарядка». Ор-



ганизовано все было здорово! Лучше расскажу еще о людях

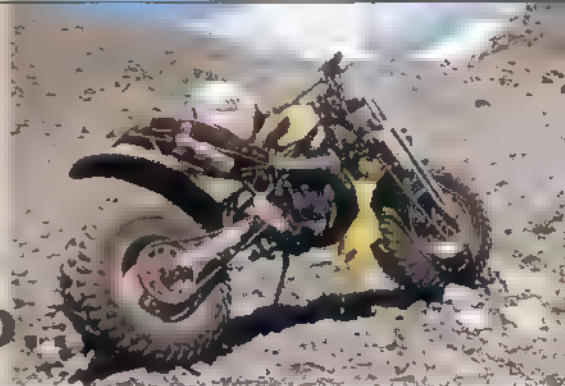
Мне повезло. С первых дней во Владике я подружился с Андреем. По профессии он архитектор, потому лучше го гида трудно сыскать. Почти каждый день он приезжал, чтобы взять меня на экскурсию, в рок-клуб, в музей, к его знакомым – ни один день не был похож на предыдущий. И так три недели. Перед выездом домой я уже сам приезжих мотоциклистов водил по городу как гид

Все время до и после слета я жил в мотоклубе «Custom club MC». О хозяевах Юре и Оле и их человеческой доброте можно говорить бесконечно. Вспоминаю, как пришел поляк Томек, был он с огромным станковым рюкзаком, грязный и промокший до костей. «Я Томек из Польши, мой брат в прошлом году был у вас проездом, так что я к вам». Вот и бронирование мест, вот и заполнение документов... Был в гостях у Синуся, сидели на кухне, лопали пельмени и говорили «за жизнь». Во Владивостоке его авторитет заслуженно высок... Хотя это уже совсем другая история

По дороге назад почти не ночевал в палатке. Я людей в России больше не боюсь! ■■

Фото автора, Михаила СОРОКИНА и Синуся, рисунки Сергея ЧИРКОВА

В ГОРУ ЛЕЗТЬ – НЕ ПО КЛАВИШАМ БИТЬ



После рекордного восхождения команды «Мото» на Эльбрус в редакцию звонят читатели, поздравляют с достижением, приходят десятки писем по электронной почте. Особенно приятно получить отклик от мотопутешественников. Светлана КНЯЗЕВА из Новосибирска, участница экстремальных путешествий лаконична: «Поздравляю! И почти завидую». Синус из Владивостока, прославившийся одиночным пробегом через Канаду и Америку: «Снимаю перед вами не только шляпу, но и бандану, перчатки, куртку и прочие предметы «жипировки». Изобретатель гусеничного «толкача» Евгений ЧУЧИН: «Хочу выразить восхищение как по поводу самого путешествия на Эльбрус, так и по поводу уникальных мотоциклов». Много поздравлений от читателей со всех концов России и ближнего зарубежья. Некоторых наша акция воодушевила на горновосхождение. Так, Максим ОШМАРИН из города Карпинска Свердловской области уже собирает мотоцикл на базе «Восхода УМ» для покорения высочайшей точки Южного Урала – Копыжковского Камня.

Разгорелась дискуссия в Интернете. Вот выдержки из конференции на сайте MOTO.RU.

ANMED: «А можно и на Останкинскую башню заехать – точно будет рекорд!»

HUS: «Это не путешествие, а скорее обычная PR-акция».

BOCC: «Легче всего критиканствовать, сидя в кресле. Подъем на Эльбрус на мотоцикле – совсем не простая задача».

DEAMON: «Поднявшись в первый раз на Чегет, чуть в обморок не упал от недостатка кислорода. А тут на мотике, с полной выкладкой на большую высоту, к фиолетовому небу. Это не перед монитором торчать».

OLD YAKOV: «Да, PR-акция, но спортивная составляющая этого действия никаких вопросов не вызывает. Чтобы иметь право критиковать, сам соверши нечто сопоставимое».

HUS: «А разве кто умалит достоинства восшедших? Я лишь высказался по поводу цели восхождения, но не мужества людей, его совершивших. Мотоцикл создан Иваном Ксенофоновым исключительно для восхождения (кстати, мотошляпы профессиональные альпинисты) и ни для чего больше не приспособлен. Конечно, затаскать мотик на гору очень тяжело, но так же и бессмысленно».

К сведению злобствующих скептиков: уникальность нашего



восхождения в том и состоит, что мотоцикл не тащили ни профессиональные альпинисты, и никто другой ни сантиметра, а всего в нескольких особо трудных случаях (в общей сложности не более десятка метров) мы вели «Баксан» «за рога» или страховали. Управлял «Баксаном» на завершающей стадии подъема – от седловины к вершине Гиви Гвириджишвили, действительно, альпинист, но не профессионал – заядлый мотоциклист, мастер спорта по мотокроссу. А к разговору о том, что «Баксан» ни для чего больше не приспособлен. Давайте вернемся к нему через пару лет. В любом случае, спасибо за внимание. ❖



Поступил и вопрос от москвича Игоря КОШЕЛЕВА: «Вы писали, что во время восхождения один из водителей сломал ногу. Получил ли он какую-нибудь компенсацию от страховщиков? Я сам сломал в путешествии ногу и знаю, какая это морока – «пробить» страховку.»

Один из трех наших водителей – Александр Борисевич на следующий день после случившегося (тройной перелом с вывихом левой лодыжки) был доставлен в горбольницу города Тырнауза, здесь пролежал на вытяжке 7 дней. Ему вправили кости, наложили гипс, затем уже в Москве специалисты подправили кости, снова наложили гипс и назначили методику терапии. Александр уехал домой в Минск, но несколько раз приезжал в Москву на осмотр. Сняли гипс 21 ноября, и теперь Борисевич усиленно тренируется перед своей (уже без «Мото») второй экспедицией на полюс Земли: он уже побывал на Южном, теперь отправится на Северный.

Страховая компания «Руксо» оформила выплату за несколько дней. Полученной суммы хватило на платное лечение, приезды на осмотры в московскую клинику и компенсацию расходов ввиду потери трудоспособности.

По словам Александра, при оформлении выплат его приятно поразило то, что не возникло бюрократической волокиты – агент компании все сделал сам, четко и быстро. За что он благодарен страховой компании «Руксо».

«Мото» знают и уважают, у Вас отличная команда профессионалов. Вы работаете лучше других. Поздравляем редакцию и всех читателей замечательного журнала! Мы с Вами!

Компания «НАВИКОМ»

Василий ЧИСТЯКОВ из Москвы спрашивает: На фотографиях «Баксана», мотоцикла для штурма Эльбруса, опубликованных в «Мото» № 10 03, протектор переднего колеса «смотрит» не в ту сторону. Вы не знали, как правильно забортировать шину? Вопрос звучит как подначка. Можно было бы вместе с читателями посмеяться, наплевать и забыть. Но долг обязывает ответить серьезно.

У внедорожных машин с протектором «елочкой» направлены против направления движения – чтобы протектор самоочищался на липкой грязи. В то же время на сыпучих грунтах и камнях лучший зацеп обеспечивает противоположное направление грунтозацепов, то есть остриями вперед. Заблаговременно разведав состояние трассы на Эльбрусе, мы убедились, что на склоне нет грязи, способной забивать протектор, вот переднее колесо и повернули «задом наперед», заднее же, наиболее нагруженное на подъеме, установили «по науке».

Наиболее сложная часть спуска проходила по снегу, и мотоцикл норовило понести юзом вниз. В этом случае как раз «неправильно смотрящая» елочка протектора переднего колеса лучше самоочищалась, передавая львиную долю крутящего момента к двигателю для торможения.

Подобная установка протектора была своего рода экспериментом, и он прошел удачно.



ВОТ ТАК ОБНОВА!

Прочитал в июльском номере «Мото» о мокике «Корнет» и решил рассказать свою историю — о «юнкере».

Этой весной приобрел мотоцикл «Иж-Юнкер». Перед первой же поездкой пришлось мне с ним попотеть... Понадобилось сделать протяжку соединений — системы жидкостного охлаждения, свечей, коробки передач (из нее подтекало масло). Прежде чем отжигать, обкатал мотоцикл без нагрузки. И не пожалел о потерянном времени — даже на холостом ходу все стало откручиваться и отваливаться. Наконец основные неисправности устранил — пора в путь.

Двигатель оказался мне слабым и не тяговитым. Поскольку мотоцикл новый и вряд ли что-то могло так быстро сломаться, я подумал, что один цилиндр не работает. Проверил свечи — одна оказалась неисправной. Заменял обе свечи на фирменные BRISK. Двигатель сразу же заработал по-другому и (ура!) попер. В регулировке нуждалось и сцепление — пришлось углубиться в изучение инструкции.

После первых двух сотен километров из передней амортизаторной вилки ста-



ло выдавливалось масло. Оказалось, что из-за плохих сальников вилку «съело» песком. Не знаю, что мне теперь делать: менять вилку на такую же новую? А где гарантия, что история не повторится?

Правый глушитель расположен прямо над гайкой, крепящей заднее колесо. При езде по неровной дороге гайка бьет по глушителю. В результате — пробитый глушитель.

Еще я не понимаю, зачем нужны два бензобака? Кстати, один скоро начал отваливаться, и я закрепил его. Так завибрировал другой!

Подножка не держит массу мотоцикла: уже два раза прогибалась. Выгибал обратно при помощи трубы... В общем, забот хватает. Так разве это можно назвать новым мотоциклом? ❖

Геннадий МИЛЛЕР, Тюмень

→ КУЛЬТ МАСС

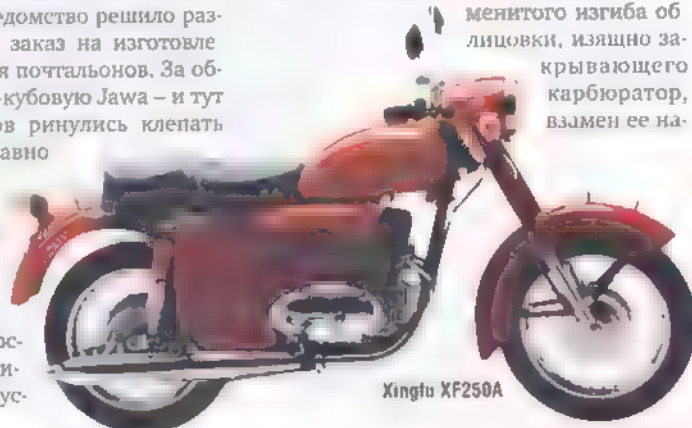
ТЫ ЖИВА ЕЩЕ, МОЯ «СТАРУШКА»?

Больше четверти века не выпускают в Чехии эту машину. Думаете, она канула в прошлое? Черта с два!

В далеком экзотическом Китае в начале 60-х почтовое ведомство решило разместить огромный заказ на изготовление мотоциклов для почтальонов. За образец выбрали 250-кубовую Jawa — и тут же десяток заводов ринулись клепать эти аппараты... Давно все изменилось да же в Китае — в Поднебесной освоили японские лицензии и технологии, но компания Xingfu («Ксинфу») осталась верной традициям (хотя и выпус-

кает еще полтора десятка моделей в стиле Honda)

Вот она, милая красавица — с характерным каплевидным бензобаком, сливающимся с верхними трубами вилки кожухом фары, одноцилиндровым «чугунком», бодро выдающим свои законные 12 «лошадей». Увы, лишили ее знаменитого изгиба облицовки, изящно закрывающего карбюратор, взамен ее на-



громоздили огромный чехол... Полно тебе, не стыдись китайских украшений — мы все поймем и простим только за то, что ты навсегда — наша молодость.

Кстати, выпускается эта дальневосточная Jawa и в осовремененном варианте — с бензобаком и облицовками по моде 70-х и форсированным двигателем. Только и в старом обличье она не собирается сходить со сцены. Может быть, это объясняется ее смешной даже для Китая ценой — чуть больше 500 долларов, это столько же, сколько просят за японообразный 50-кубовый скутер от той же Xingfu? А уж с выпускающейся той же самой компанией копией Honda CB250 нечего и сравнивать. Да, у «японоклона» двухцилиндровый четырехтактный мотор, литые колеса, электрозапуск и дисковый тормоз. Вот только стоит он 2500 долларов — дороговато. Может, все же выбрать «старушку»? ❖

Александр ВОРОНЦОВ, фото Xingfu

НАТЮРМОТЫ

С детства питаю слабость к мотоциклам. Не то фанатизма, но очень их уважаю. Не накатавшись в юности, года три назад приобрел по случаю Yamaha XT250 — теперь радостно катаюсь. Причисляю себя не к байкерам, а к «просто мотоциклистам» — между ними вижу существенную разницу.

Допускаю, что именно я вдохновил своего друга — Владилену Шутурова: он занялся фотографией и стремится стать фотографом с большой буквы.

Представленные этюды — плод его творческих поисков и экспериментов.

Михаил МОРАВСКИЙ

В следующем году



ПОЛЕТ ДУРАЦКОЙ МЫСЛИ

Мужчин тянет изобретать даже сильнее, чем собак к хозяйским тапочкам. А поскольку не каждому дано быть признанным гением, то многочисленным патентам непризнанных уготована веселая судьба занять почетное место в галерее самых дурацких разработок. К таковым можно отнести, скажем, детскую коляску на гусеничном ходу. Запатентована она была еще в далеком 1947 году, а фантазию изобретателя возбудила, скорее всего, самоходная артиллерийская установка «Фердинанд», наводившая ужас на союзнические войска в незадолго до этого завершившейся мировой войне.

Способ использования этого чуда милитаристской мысли прост: грузите чадо в коляску и прогуливайтесь, перемалывая гусеницами асфальт тротуарную плитку и кости зазевавшихся пешеходов.

Но посмотрим, что в этой галерее касается мотоциклистов. Это в основном средства обеспечения пассивной безопасности. Пальму первенства, по всеобщему признанию, заслужил американец, автор изобретения с красивым названием Crash Wing, то есть «Аварийное крыло». Что происходит с мотоцикли-



стом столкнувшимся, скажем, с гусеничной коляской? Он стремительно вылетает из седла, сколько то метров парит, а затем грациозно скользит по поверхности земли. Но в тот момент, когда незадачливый мотоциклист покидает сиденье байка, за его спиной выра-

стают белоснежные крылья парашюта планера. Они, наполнившись свежим ветром, уносят несостоявшуюся жертву прочь с места катастрофы.

Знаете, что странно и страшно? Иногда дурацкие мысли обретают дурацкое продолжение: они материализуются.



НАШЕСТВИЕ ЛАПЛАНАВТОВ НА СЕВЕР

Экспедиционный сезон автмототурклуба «Аллуайв» прошел под названием «Лапландия». Трассы нескольких внедорожных туристических экспедиций по Кольскому полуострову пролегли по на более красивым и сложным местам края.

Первой была российско-шведская. Два дня пытались штурмовать километровые вершины Хибин на мотоциклах. Директор Шведского центра в Мурманске Маттиас Рам пригнал своим ходом из Стокгольма Honda Transalp на кроссовой резине. Июнь на Мурманщине выдался на редкость холодным, с Ледовитого океана постоянно дул «бодящий» ветерок, пригонявший дождевые и снеговые тучи 150 километров от Мурманска до Ревды по асфальту под проливным дождем с ветром при температуре +7 Маттиас преодолел за пару часов. От окоченения его спасло добротное снаряжение. Вторым

мотоциклом, принявшим участие в поездке, стал самодельный «Иж-эндуро».

Надежды на улучшение погоды не оправдывались. Пришлось довольствоваться активной ездой по лесным дорогам в предгорьях, пересекать вброд множество разлившихся ручьев с каменистым дном. Маттиас все равно остался доволен: такого опыта езды, как здесь, в Швеции набраться нигде (Маттиас на какое-то время укатил домой, потом на эндуро неделю колесил по северу Норвегии в поисках плохих дорог. В небольшом количестве в конце концов нашел их, но, по рассказам Маттиаса, их можно сравнить с российскими грунтовыми в очень приличном состоянии).

Гепло все-таки наступило, и это подтолкнуло Маттиаса предпринять вторую попытку штурма вершин Ловозерья. Вторым участником-мотоциклистом стал

Сергей Хитушкин на «Иж-Юпитере-3» выпуска 1975 года. Лихо пронесли по двум километровой высоты вершинам Ловозерья, прошли 100-километровый круг по предгорьям. Швед стал намного увереннее ездить по тяжелым горным и лесным дорогам, он утверждал, что это лучшее путешествие в его жизни.

Эта поездка завершила летний экспедиционный сезон АМТК «Аллуайв». Ее итог – вчерне подготовлен маршрут для российско-шведской-норвежской «эндуро»-экспедиции, намеченной на лето 2004 года.

АМТК «Аллуайв» провел еще несколько внедорожных экспедиций. Их общая протяженность – более 600 км. Все «лапланавты» «подсели» на Север и хотят сюда вернуться – оттянуться. «

Константин КУШНИР, председатель АМТК «Аллуайв», г. Ревда Мурманской обл.

СНИМУ ПОСЛЕДНЮЮ РУБАХУ

Как же непросто жить в мире озверевшего капитала. Раздевают без всякого стыда прямо на глазах у остолбеневшей публики. Хорошо еще, что взамен компания-устроительница совершенно бесплатно (то есть даром) одевает тела в изысканную роспись. Но как же со средствами защититься от глаза? Куда смотрит Европарламент?

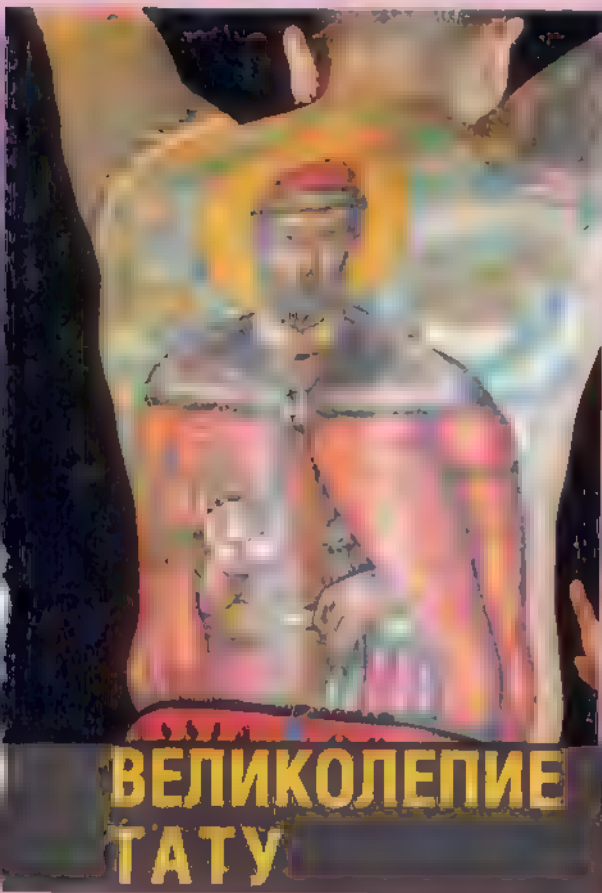


ПОРЫСАЧИМ НА ЛЬДУ

Надоело зимовать без дела? Хотите «поадреналинить»? Тогда отправляйтесь 18 января, в третье воскресенье месяца, на озеро вблизи подмосковных Мытищ – здесь на льду состоится ставшая уже традиционной четвертая гонка на мотоциклах с колясками. Организаторы Team Biker.ru при поддержке Night Wolves MG ждут участников и зрителей к 12 часам. Приглашаются все желающие на мотоциклах «Урал», «Днепр», «Иж» и любых других, к которым можно привесить люльку, а также на всем, что способно передвигаться по снегу – снегоходах, ATV и прочих самоходных средствах.

Приехавшим обещаны драйв и горячий напиток, а победителям – призы от спонсоров. Кроме гонки, в программе показательные заезды команды Ассоциации байкеров катание на покрывалах на мотоциклах, перетягивание каната мотоциклами и живая иллюзия, прочие маленькие радости.

Подробности и оперативная информация – на <http://forum.biker.ru> ✽



«Красота тату – из века в век»: под таким девизом прошел первый в России Международный Tattoo-fest.

Жюри было потрясено видом спины одного из участников конкурса: на ней – практически копия иконы Дмитрия Донского. «Роспись» выполнена с потрясающей точностью и тщательнейшим соблюдением цветowych переходов. Но, как оказалось, «икона» еще не завершена. Владелец спины, байкер, объяснил, что пройдет еще около года, прежде чем удастся доделать копию.

Среди прочих номинаций фестиваля проводится особый – мото-конкурс. По такому случаю у входа в клуб «Б2» сгрудились мотоциклы, являя любопытствующей толпе несомненное великолепие.

Не меньшим успехом пользовались их

владельцы, представившие жюри и зрителям различные части тела, украшенные драконами, цветами, кельтскими крестами, японскими иероглифами, иконами и государственной символикой. Даже те из зрителей, чьи тела украшает девственная белизна, не могли сдержать возгласов (иногда и воплей) восхищения, глядя на замысловато расписанные мужские торсы и дамские обнаженные части тела.

Наши мастера органично влились в мировой тату-процесс: гостями столицы стали «татуисты» из Германии, Голландии, Финляндии и Израиля. Председатель оргкомитета фестиваля Сергей Маслов заверил присутствующих, что подобные мероприятия отныне будут проводиться каждый год. ✽

Мария СОКОЛОВА, фото Алексея ЛОБОВА

Дорогие друзья! От лица нашей компании поздравляю всех с Новым годом! Желаю счастья и здоровья!

Любимые водители большегрузных автомобилей! Открою вам великую тайну на дороге, кроме крайней левой полосы есть еще и полосы предназначенные специально для вас (они расположены правее)

Чтобы оставить что-нибудь на память о себе при встрече с новеньким мотоциклом на МКАДе, не обязательно всей своей необъятной душой втереть его в раздельное бетонное ограждение. Помните, движение происходит вдоль а не поперек дороги

Пилоты-камикадзе маршрутных такси «Газель»! Люди в вашем салоне – не балласт, а мирные и в основном безвредные граждане. Уже не надо никому ничего доказывать! Мы давно поняли, что разгон полностью груженной «людьми» «спортивной» «Газели» не уступает японскому спортбайку.

Какое счастье, что такси не принимает на вооружение мотоциклы с коляской!

Дачники! Будьте снисходительны к мотоциклистам! Они такие же, как вы – участники движения, разве что не могут установить на мотоцикл багажник под мешки с картошкой или фаркоп для буксировки прицепа, перевозить старый шкаф, тещу Клару Захаровну, мертвой хваткой сжимающую рыжего кота и 120 кг яда для молодого колорадского жука... Мотоциклист тоже человек, пусть и со шлемом вместо головы

Родные наши пешеходы! Сделайте подарок – пожалуйста, перестаньте проверять нашу реакцию, дар предвидения, тормоза у мотоциклов и истинность закона инерции! Давайте любить друг друга без физической близости – платоническая любовь прекрасна!

Виталий ШАБАНОВ,
компания «УСКОРИТЕЛЬ»

«Motolain» поздравляет журнал «Мото» и всех владельцев двух колес с Новым 2004 годом!

О «ЮНКЕРЕ» БЕДНОМ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО...

Прошла очередная смена руководства на «Ижевских мотоциклах», все усиливается циркуляция слухов о скором прекращении выпуска на заводе «больших» мотоциклов... И тем не менее вышла в свет книга «Мотоциклы «ИЖ-Планета» и «ИЖ-Юпитер» 4-го и 5-го поколений» (Москва, АТЛАС-ПРЕСС, 2003).

Издание представляет собой руководство по ремонту и обслуживанию. В авторе числятся аж 12 человек, но едва ли не важнее всего то обстоятельство, что общее редактирование осуществлял главный конструктор ОАО «Ижевские мотоциклы» Александр Перевозчиков, частый гость и консультант нашей редакции. А потому будьте уверены – ручаемся: тут уж глупости не пройдут!

И точно, в руководстве подробно описаны узлы современных «Ижей», в том числе – особо замечу – раскрыты тайны коммутатора с изменяемым углом опе-

режения зажигания. Обширен справочный раздел – приведены моменты затяжки резьбовых соединений, даны аналоги свечей зажигания, применяемые подшипники и сальники (с посадочными размерами), рекомендуемые типы ГСМ и регулировочные параметры мотоциклов. Особенно хороши электросхемы цветные и четко читаемые.

Увы, не найдет заинтересованный читатель изображений мотоциклов 4-го и 5-го поколений. Нет ни слова о «Юнкере», будто не Ижевский завод его выпускает уже пять лет. Скучен раздел о системе питания – всего одна страница, и та без единой картинки. Специнструмент и приспособления приведены без размеров – можно подумать, они лежат в любом сельпо.

Не смог сдержаться от замечаний. Но в целом книга вышла достаточно добротной. ❏

Иван КСЕНОФОНОВ



Скажите, банальное начало: «Издательства АСТ и «Астрель» преподнесли настоящий подарок всем любителям техники...». Но так оно и есть. Впервые в русском переводе вышла книга одного из лучших немецких историков Вернера Освальда «Полный каталог военных автомобилей и танков Германии 1900–1982 гг.». В ФРГ этот уникальный труд переиздавали 16 раз!

Хоть в названии книги ни слова о мотоциклах, в ней представлена вся мототехника, использовавшаяся в рейхсвере, вермахте и бундесвере – от похожих скорее на велосипеды NSU начала XX века до совсем недавно стоявших на вооружении Hercules. Предельно полно продемонстрирована гамма машин второй мировой войны, так что издание значительно облегчит жизнь тем, кто пишет в «Мото»: «Дорогая редакция, не подскажете ли, что я нашел в дедушкином сарае?». Каждая модель снабжена подробнейшими техническими данными – вплоть до передаточных чисел трансмиссии.

Поразительно, но столь специальный талмуд автору удалось написать живым и образным языком, который не смогли испортить даже «усилия» переводчика и редактора. Зачастую оценки автора шокируют: все же это восприятие с «той» стороны. Какое в наших глазах облик вояки на BMW R75? Палач на адской колеснице, с закатанными рукава-

МЕЧОМ И КОЛЕСОМ

ми, как правило, пьяный и всегда безжалостный. А у автора-немца? Цитирую: «Оглядываясь назад, можно вспомнить, что стрелки-мотоциклисты и вестовые-мотоциклисты несли свою службу в особо трудных условиях, полагаясь только на себя, будучи практически беззащитными, часто подвергались воздействию пыли, грязи, снега, мороза. Почти всегда это были симпатичные парни, готовые прийти

на помощь товарищам, однако время их прошло, и оно уже никогда не вернется». Но каковы образы! Прямо-таки вышибают слезу умиления.

Если вы не заиклены на мотоциклах, то вполне простите тот недостаток, что из 672 страниц двухколесным аппаратам посвящены лишь 29 и в «непрофильных» разделах. В них масса интересных фактов: например, что в учениях в 20-е и 30-е годы активно применялись макеты танков... на велосипедном ходу (в годы войны «лис пустыни» генерал Роммель успешно применял их, чтобы морочить головы англичанам). Что танк «Тигр» стоил в 2,6 раза дороже истребителя ME-109. Что на Севере вояки вермахта с удовольствием использовали трофейные советские азросаны и считали их непревзойденными вездеходами... Порою книга исполнена такого чисто советского пафоса и гордости за «героизм тружеников тыла», что становится ясно: люди одинаковы, по какую бы сторону линии фронта они ни воевали. И лишь подонки, именуемые политиками, ухитряются находить различия и основывать на них свою гнусную игру. ❏

Александр ВОРОНЦОВ



ДРЕВО БЕСТОЛКОВОСТИ

Каждую неделю мои дети наведываются в газетный киоск, покупают аккуратные пачки листов с текстом, картинками и затем подшивают их в специальные папки. Так создается «Древо познаний» – универсальный цветной справочник для всей семьи. Красочное еженедельное издание выходит гигантским тиражом 300 000 экз. В нем 6 разделов, в том числе «Наука и техника». Издатель – Британское издательство «Marshall Cavendish Partworks». В очередном 47-м выпуске были проанонсированы заметки про велосипеды и мотоциклы. Неудивительно, что я вместе с детьми с нетерпением ждал его выхода.

Честно говоря, более безграмотной и бестолковой публикации по мотоциклам я не встречал. Подпись к фото древнего спортбайка Yamaha FZR750R поясняет, что этот «супермотоцикл» предназначен для города. На соседнем снимке мото-кросс: дядька в майке и открытом шлеме на мотоцикле начала 70-х совершает не выразительный полет на высоте 10 см над землей. Кого сейчас подобным удивить, когда по «Евроспорту» показывают настоящую акробатику в мотокроссе! На крупном рисунке шина с протектором в виде четырех продольных канавок, какие применяются только на сельхозприцепах. Внизу подпись: шина имеет двойной протектор (кто бы пояснил, что это такое)?

В тексте сносно изложена история развития мотопромышленности, но с начала описания «железа» появляются непонятные термины. Оказывается, в барабанном тормозе «к ступице колеса крепятся две тормозные колодки, покрытые жаростойким материалом». Читаем дальше: «Для переключения передач служит рычаг с левой стороны руля, в не больших машинах для этой цели используется управление с поворотным захватом». Рычаг газа обзывается рычагом, трос газа – кабелем, дроссельная заслонка – клапаном, подставка (центральная и боковая) – стойками



Жаль, что для многих подростков первое знакомство с техникой начинается с идиотизма.

Разочаровавшись в непрофильных изданиях, решил посмотреть, а что там в нашем «огороде»? И купил новинку Мотоцикл «Восход». Эксплуатация, ремонт, каталог деталей» (составители К. П. Быков, П. В. Грищенко. Чернигов. ПКФ «Ранок», 2003).

Оформление обложки черниговской новинки стало более красочным, чем в ранее выпущенных книгах того же издательства о «Явах», «Минсках» и «Ижах». Хотя на ней все также красуются закопченные детали автомобильного 4-тактного мотора.

Заявленный охват моделей широк. от первых послевоенных К-125 и К-55 до «Восхода 3М 02» (хотя такой модели вообще не существовало) и «Совы 200». «Курьер» Зид-200 только упоминается

всё, но сведений о нем нет. Книга дает, хотя и сумбурные, но более-менее полные сведения о конструкции, особенно о деталях эксплуатации и основных приемах, используемых при ремонте ковровой техники. Особенно разнообразны содержание труда неформальные советы по модернизации мотоциклов или выхода из положения при отсутствии запчастей. Однако заслуга составителей книги в этом минимальна: тексты почти двух десятков материалов и 14 рисунков заимствованы... из «Мото», но без каких-либо ссылок. А ведь список литературы есть, аж целых 18 наименований. Места не хватило? Или г-н Быков и иже с ним расценили советы читателей «Мото» народным творчеством, которым можно бессовестно пользоваться?

Я выбросил ее в корзину. Из чувства безразличия. ❏

Иван КСЕНОФОНТОВ



Многоуважаемые поклонники двухколесных коней, позвольте поздравить Вас с Новым 2004 годом! Желаем осуществления желанных целей и, несомненно, удачи на крутых жизненных поворотах судьбы. Ну, а если удача все же отвернется от вас на дороге, помните, что есть мы – группа квалифицированных и доброжелательных сотрудников Chopper Clan. Всегда с радостью и теплом мы встретим вас и окажем экстренную помощь.

С уважением,
генеральный директор CHOPPER CLAN А. ВОРОНЦОВ



Фирма Route 66 поздравляет с наступающим Новым годом читателей Мото! Желаем ровных дорог, мощных «коней», здоровья, счастья, верных друзей!



ЧИЖЖЖ...

Иозеф МЕНГЕЛЕ

(ИСТОРИЯ ВЕЗЕНИЯ)



Не от хорошей жизни все мы питаем интерес к технике для плохих дорог. А поскольку наша промышленность эндуро не выпускает, приходится строить самим. Хорошая основа для самоделок – устаревшие, еще пригодные для езды кроссовые аппараты. Немало их было списано в умиривших секциях бывшего ДОСААФ. Добыть такой – настоящее везение.



Повезло и моему приятелю Денису Путьмину из Истры. CZ-250 был еще жив, но слетел. Двигатель почти не «тянул», коробка передач не всегда переключалась, а система зажигания Motoplant отменяла возможность установки даже фары. Да и в ГИБДД попробуй зарегистрируй его! А погода-то шепчет.

И мой друг решил одним махом решить все вопросы: получить мотоцикл с «рабочим» мотором, генератором, способным обеспечить электричеством бортовые потребители, и понравиться ГИБДД.

Для эндуры приборной панели «Совы» хватает. Двигатель достаточно мощный, тяговитый и с надежностью кувалды в России только один — от «Иж-Планеты». Со времен «Иж-49» мотор не претерпел существенных изменений, а значит, запчастей для него — море! Мой товарищ пустил в дело модификацию от мотоцикла СЗД — с тяговитой первой передачей, принудительным обдувом цилиндра, электрозапуском и автомобильным генератором.

Как ни жаль, но со стартером и генератором пришлось расстаться. Торчащий спереди электростартер мешал мотору



Соединить цилиндр «Ижа» с выпускной системой CZ-250 — задача не из легких.

уместиться в раме. А из-за автомобильного генератора, стоящего на обычном месте карбюратора, «инвалидный» выпускной коллектор был слишком длинным. Из-за этого характеристики двигателя

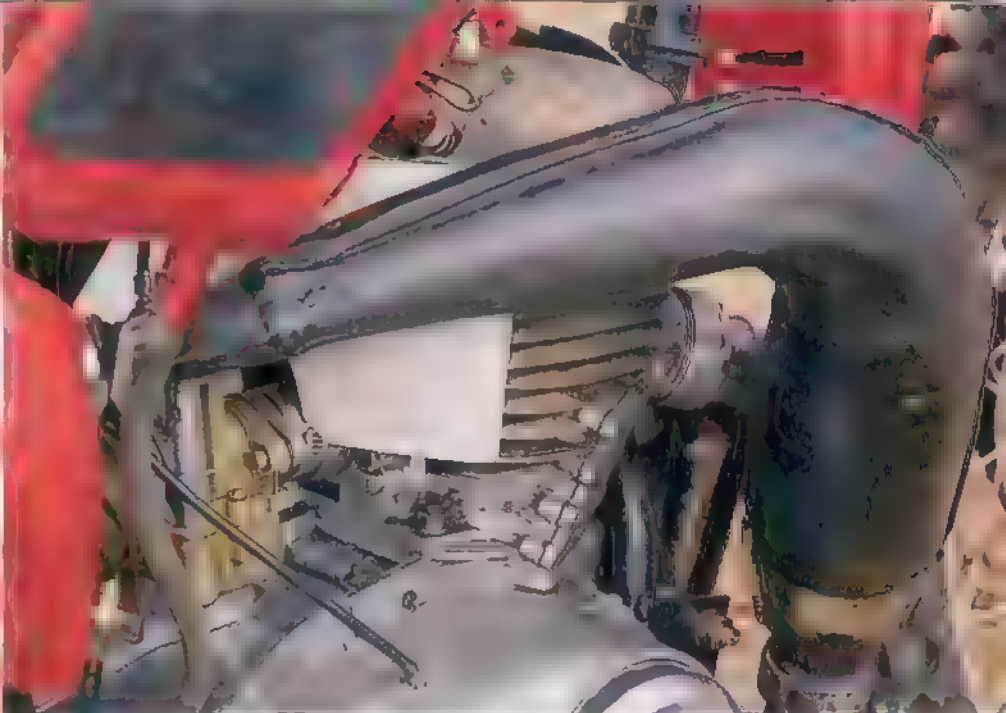


были вялыми, «неотзывчивыми», что для эндура неприемлемо. А еще аккумуляторы... К бесу их всех!

После удаления всех автомобильных деталей отпала необходимость переваривать раму. Двигатель сел в нее, как родной! Выпускной коллектор сварен электросваркой по месту, а позже – для лучшей герметичности – проварен аргоном. Выпускная система – от того же CZ-250. Поначалу мой приятель расточил цилиндр до 76 мм – под поршень от «Иж-ПС». Тяга, конечно, возросла, но при запуске рычаг кикстартера так сильно отдавал в ногу, что пришлось вернуться к варианту со штатными цилиндром и поршнем. В тюнинге ограничился тем, что поднял верхние кромки выпускных окон на пять миллиметров и устранил заводские неровности на впуске.

Тяга получилась тракторная! На первом передатке мотоцикл продолжает ехать даже при заблокированном переднем колесе. Месит грязь проселка сколько хочешь и не перегревается. А когда друзья заправили его дизтопливом (ничего себя шуточки!), Денис не заметил каких-либо последствий для мотора. Чума!

Карбюратор закреплен через резиновый переходник. Теперь вибрация, которой так славится «Планета», не доходит до карбюратора. Поплавок не дрожит, игольчатый клапан топчется, не «травит», а значит, прибор работает



Карбюратор установлен на самодельном патрубке через резиновый переходник

четче. Бак – самодельный. Седло – от безвестной иномарки – перетянул ианово. Тракторная фара-искатель прикручена «вверх ногами» к приборной панели. Проводку пришлось делать самому «ижевский» жгут проводов ненадежен, да и все равно его пришлось бы переделывать под «восходовский» генератор. Поворотники и оптический элемент фары от отечественных мотоцик-

лов. Установил датчик стоп-сигнала – на «кроссаче» он не предусмотрен. Со стояночной подставкой возиться не стал, ни к чему она.

Прикол в том, что мотоцикл успешно прошел экспертизу, больше того, его поставили на учет в ГИБДД! Сбылась мечта самодельщика!

Так и получился Чиж – гибрид «Чезега» и «Ижа». »



Дорогие читатели и создатели журнала «Мото»!

Страховая компания «Нефтеполис» поздравляет вас с Новым 2004 годом! Всем по

больше светлых и счастливых дней, пусть успех сопутствует во всех ваших начинаниях, а неудачи обходят стороной. Страхование в «Нефтеполисе» поможет избежать многих проблем – мы сохраним все, что Вам дорого. Веры и воли к победе – только так можно преодолеть превратности судьбы.

Журналу желаем радовать нас интересными материалами, смело затрагивать актуальные проблемы и расширять круг читателей!

С Новым годом! Будьте счастливы!

Мотоциклисты, братья и сестры!

Зима для нас – тяжелое время. Но не поддавайтесь унынию! В перспективе глобальное потепление! Всех с Новым годом! Пусть не кончается бензин в мотоцикле! Не попадайте в аварии и будьте здоровы!

ТСЦ «Мотомир»

КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА
«ЗА РУЛЕМ» С ДОСТАВКОЙ ПО ПОЧТЕ

За рулем

БОЛЕЕ
1 000 000
ЧЕЛОВЕК
УЖЕ ПОЛУЧИЛИ ПО ПОЧТЕ КНИГИ
ИЗДАТЕЛЬСТВА «ЗА РУЛЕМ»

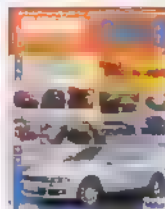
КАТАЛОГИ



Мир легковых
автомобилей - 2004
Код 4020 Цена 160 руб



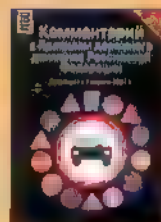
Мир мотоциклов - 2003
Код 4021 Цена 160 руб



Мир подержанных
автомобилей - 2003
Код 4024 Цена 160 руб



ДТП. Как преодолеть
синдром неадекватности
Код 4028 Цена 80 руб

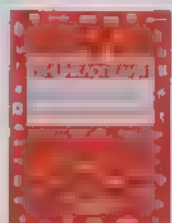


Комментарий к ПДД
(от 01.07.2002)
Код 40207 Цена

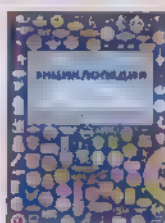
ЭНЦИКЛОПЕДИИ



Энциклопедия
автомобилей 11 д
Код 4000 Цена 160 руб



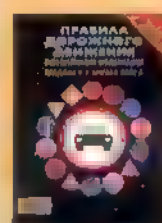
Энциклопедия
автомобилей 5 томов
Код 4009 Цена 120 руб



Энциклопедия
легковых автомобилей
Код 4022 Цена



Энциклопедия
автомобилей
Код 4020 Цена



ПДД
(от 01.07.2002)
Код

►► Заказ можно сделать и в Интернете - knigi.zr.ru

Как оформить
и оплатить заказ

1. Заполнить форму заказа.
2. Оплатить заказ.
3. Получить заказ.
4. Вернуть заказ.

Платежи

Платежи принимаются
только в рублях.
Платежи принимаются
только в наличной форме.
Платежи принимаются
только в безналичной форме.
Платежи принимаются
только в форме чека.

Доставка осуществляется
только по России.
Цены действительны
до 31 декабря 2003 года.
Заказ высылается
ценной бандеролью
сразу после получения.

Доставка осуществляется
только по России.
Цены действительны
до 31 декабря 2003 года.
Заказ высылается
ценной бандеролью
сразу после получения.

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО «Товары от «За рулем» ИНН 7707083893
р/сч № 40702810238070104200 в Стромынском ОСБ № 5281/1600
к/сч № 301018104000000000225 в Сбербанке России
БИК 044525225

Адрес с индексом

Назначение платежа

Сумма

Кассир

Подпись плательщика

КВИТАНЦИЯ

ЗАО «Товары от «За рулем» ИНН 7707083893
р/сч № 40702810238070104200 в Стромынском ОСБ № 5281/1600
к/сч № 301018104000000000225 в Сбербанке России
БИК 044525225

Платежный

Адрес с индексом

Назначение платежа

Сумма

Кассир

Подпись плательщика

ДЫШИТЕ ГЛУБЖЕ. И ЧАЩЕ

ДОВОДКА МОКИКА «ПИЛОТ»

Редакционная почта наводнена вопросами о тюнинге мокиков «Пилот». Будоражат сообщения о чудесах, типа «поменял воздухан — и мокик попер 85». Вот и решили мы разобратся, какой тюнинг что дает реально и сколько такое удовольствие стоит. Ограничимся рассказом о самом доступном.

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР

Чтобы мотору легче «дышалось», необходимо понизить сопротивление впускной системы, включающей воздушный фильтр, карбюратор и лепестковый клапан. Самый большой эффект обеспечивают так называемые «фильтры нулевого сопротивления» — их устанавливают при тюнинге скутеров наиболее распространены для «полтинников» «моющиеся» фильтры K&N с металлической сеткой и поролоновые Rolini. Крепление к карбюратору не вызывает никакого затруднения, был бы под руками надежный винтовой хомут нужного размера. Имеет смысл ставить «нулевой» фильтр уже после настройки системы выпуска. Учитывая плохую защищенность задней части двигателя от воды и грязи (на мокике отсутствует подкрылок), такие фильтры желательно как-то закрыть. Поленитесь — тогда не сгубите на низкий ресурс поршневой. Кроме того, после установки «нулевого» фильтра необходимо перерегулировать (забогатить) карбюратор. Если этого не сделать, сгорание бедной смеси вызовет перегрев, что, в свою очередь, может стать причиной прогорания поршня или «клина».

Если заниматься улучшением наполнения цилиндра, то без рейсинговых углепластиковых «лепестков» от Rolini не обойтись. Они один в один подходят к «пилотовскому» «домику».

КАРБЮРАТОР

С ним у тюнингеров широкий простор для творчества. В разное время на «Пилоты» штатно устанавливали приборы K-60B (первые выпуски), K-39 и Jikov 2912DHHS. Тем, кто всерьез занимается тюнингом, имеет смысл разориться на фирменные De'Orto, предназначенные для Derbi, или приборы от скутеров-«полтинников». Их установка, в сочетании с другими меро-

приятиями, даст наибольший эффект. Однако «иностранные» дороги и не везде продаются, поэтому интерес для широких масс представляют «наши» карбюраторы и Jikov иже с ними.

K-39 и Jikov 2912DHHS — карбюраторы горизонтальные с цилиндрическими дросселями K-39 с диффузором грушевидной формы, Jikov 2912DHHS — цилиндрический. Они конст-

руктивно схожи и снабжены системами поддержания постоянного уровня топлива, холостого хода, главным дозирующим и пусковым обогащающим устройством с рычажным управлением.

K-60B тоже горизонтальный, но дроссель у него плоский, отсутствует дозиру-

ющая игла. Зато есть «автомат» в пусковом устройстве — при повороте ручки газа ранее закрытая воздушная заслонка возвращается в исходную позицию. Это хорошо для забывчивых, ведь если не открыть обогащатель на K-39 и Jikov'e, через какое-то время богатая смесь «закисает» свечу и мотор за-



Б — три жиклера обеспечивают лучшее дозирование, В — игла поплавка не имеет регулировки

глохнет. В лучшем случае придется раз-десять выкручивать свечу и прожигать ее подручными средствами. В худшем – снять выпускную трубу, переворачивать мокик и сливать из цилиндра и картера нестерв-дую жижу. Для установки К-60В придется смастерить переходник. Существует не-сколько способов его изготовления. Самый простой: не мудрствуя, отпилить кусок ци-линдрической части свечного ключа (тю-нинг требует жертв) и приклеить его к фланцу карбюратора «холодной свар-кой». Чтобы диаметр другого конца карбю-ратора, который входит в муфту воздухо-фильтра, сравнялся с таковым у К-39, на него можно просто намотать изоленту.

Несмотря на примитивность устройства, по ремонтпригодности К-60В оказывает-ся самым практичным. крышка дроссель-ной заслонки снимается после откручива-ния одного винта – легко вставить нако-нечник троса и пружину. Неудобный –ков. У К-60В самый надежный поплавко-вый механизм, за ним идет К-39. У Jikov нет колечка на клапане, так что уровень то-плива здесь не регулируется. Учитывая це-нь на карбюраторы, покупать чешское из-делие не имеет никакого смысла.

Наилучшие результаты среди «наших» «мешалок» дает К-39 с расточенным диф-фузором. Образцом может служить заво-дское изделие, подготовленное «Пека-ром» для 80 кубовых моторов Зид. Расто-чить подобным образом диффузор можно вручную напильником, но не забудьте по-сле завершения работ хорошенько про-мыть карбюратор. И, конечно, под боль-шой диффузор следует подобрать глав-ный топливный жиклер с большей произ-водительностью.

СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

Штатная система зажигания (типа CDI), хотя ее и поругивают спецы, обеспечивает приемлемую работу мотора вплоть до 8000 об/мин. Конечно, заманчиво иметь коммутатор с изменяемым углом опережения зажигания, но таких фирмен-ных изделий нет, а изготовить самостоя-тельно подобный узел непросто. Устано-вка фирменных блоков от скутеров, если и осуществима, то ощутимого эффекта (кроме чувства морального удовлетво-рения) не даст.

Важный аспект доводки двигателя – подбор калильного числа свечей. Хотя мощности это мероприятие особо не при-бавит, без него не езда, а одно мучение. Тип свечи определяется с учетом темпе-ратуры окружающего воздуха и режимов работы двигателя. При температуре воз-духа от -15 до +5 рекомендуется свеча А11, А14В; от +5 до +15 – А11, А14В, А17В, от +15 до +25 – А14В, А17В, выше +25 – А17В, А23В. Среди указанных типов све-чей при работе в малонагруженном ре-жиме с частыми остановками двигателя лучше себя ведут свечи с меньшим ка-

лильным числом.

Зарубежные свечи при-ходят к нам с более высо-ким качеством изготовле-ния. Но не нарваться на «левак». Поэтому, выби-рая иномарку, следует уподобиться сыщику и убедиться в добросовест-ности продавца.

СИСТЕМА ВЫПУСКА

Наибольший эффект да-ет настроенная выпуск-ная система. Не секрет, что на Зиде выпускную трубу просто на чертеже вписали в раму, не задумываясь о на-стройке системы выхлопа. Да и не было задачи у заводчан повышать мощность двигателя. Скорее наоборот, надо было его «задушить», чтобы скорость мокика не превышала предписанные 50 км/ч.

Правильно подобранная резонансная часть повысит максимальные обороты и почти удвоит мощность. Однако изготов-ление такой трубы – дело трудоемкое и не-дешевое. Еще дороже обойдется приобре-тение готовой выпускной системы от им-портных 50- или 80-кубовых аппаратов. К тому же надо быть уверенным, что «им-порт» впишется в «липотовскую» раму. При-кинуть размеры можно оттолкнувшись от приведенных в конце материала размеров труб. Небольшие несоответствия допустимо устранить по месту с помощью «болгарки» и сварки.

Размеры самой глушащей насадки осо-бой роли не играют – можно с успехом от-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ КАРБЮРАТОРОВ

	К-60В	К-39	К-39 для "80"	Jikov 20120PH
Диаметр диффузора, мм	14	12	14	12
Пропускная способность главного топливного жиклера, мл/мин	82	85	105	88
Пропускная способность жиклера холостого хода, мл/мин	—	40	40	40
Пропускная способность жиклера обогапителя, мл/мин	—	—	—	89
Число регулировочных канавок на игле дросселя	игла отсутствует	5	5	3

резать от штатной трубы глушащую часть и использовать ее.

НА ДОРОГЕ

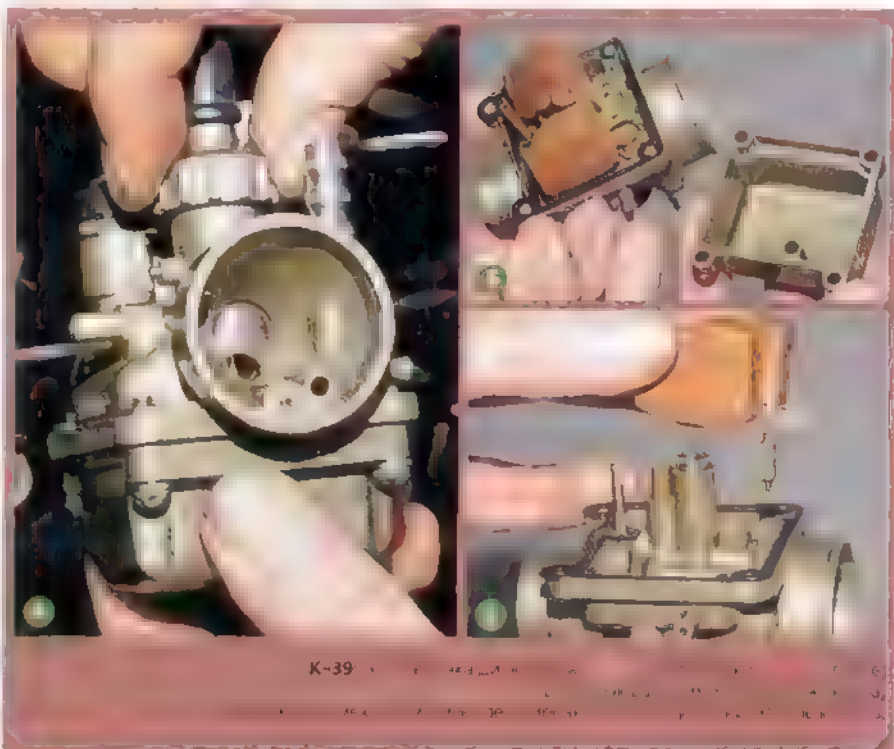
Как рек мыслитель, практика – критерии истины. Все описанные выше рекоменда-ции были проверены на дороге.

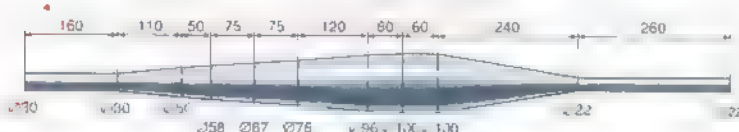
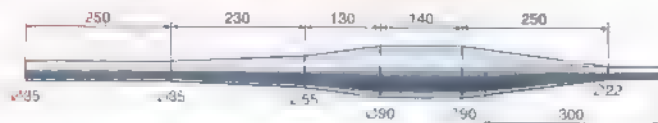
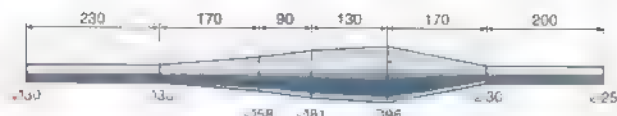
Из исходных условий тестовых заездов, ведущая звездочка штатная, т. е. 14 зубьев (о влиянии увеличения числа зубьев на «максималку» мы писали в «Мото» № 6/02, с. 91). Установленная свеча – А-17В.

НАПОСЛЕДОК

Прежде всего, не верьте в чудеса. Замена одного воздушного фильтра, а уж тем бо-лее свечи зажигания особой прибавки ско-рости или приемистости не даст. Хороший результат стоит денег. Спросите себя, гото-вы ли вы к расходам.

Для «колхозной» езды, в случае выхода из строя К-39, нет никакого смысла искать





Развертки выпускных систем: а — самодельная № 1 (применяется для карбюратора K-39); б — самодельная № 2 (аналогичная установленной на мотоцикле Suzuki); в — самодельная № 3 (аналогичная установленной на мотоцикле Suzuki).

К 39 или тем более Jikov. Покупайте K-60 — он надежнее обеих моделей. И дешевле в 2,5–3 раза — чем K-39, и в 3–4 раза — чем Jikov.

«Среднему классу» (не «колхозники», не тюнингерам) лучше всего взять штатный карбюратор (K-39) с заводской регулировкой. «Нулевои» фильтр здесь противопоказан — с ним мотор просто не поедет.

После «полного» тюнинга, когда аппарат приобретет резвость необыкновенную, все же не советуем соваться на дороги общего пользования. Тормоза и ходовка «Пилота» на это не рассчитаны, а из-за возросшей максимальной скорости вы станете витей для ГИБДД «вне закона».

Благодарим Николая КОРЖЕВИНА-младшего за помощь в проведении теста.



Тюнинг по максимуму: лепестки и воздушный фильтр — Polini, карбюратор — Del'Orto.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ (РУБ.) В МОСКОВСКИХ САЛОНАХ НА ТЮНИНГОВЫЕ ДЕТАЛИ

Фильтр K&N	650–850
Фильтр Polini	1200
Карбюратор K-39	700–900
Карбюратор K-60	250–300
Карбюратор Jikov	800–1200
Карбюратор Del'Orto (диффузор 21 мм)	4500
Настроенный глушитель Derbi	6500–12000
«Лепестки» Polini	300–450
Звездочка 16 зубьев	50–80
Свечи зажигания (фирменные)	250–350

ХАРАКТЕРИСТИКИ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ

	A11	A14B	A17B	A23B
Калильное число	11	14	17	23
Длина резьбовой части корпуса, мм	12,0	12,0	12,0	12,0
Размер шестигранника «под ключ», мм	20,8	20,8	20,8	20,8
Зазор между электродами, мм	0,85	0,5	0,7	0,75

ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ ПРИМЕНЯЕМЫХ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ

	A11	A14B	A17B	A23B
Beck (Германия)	14-9A	14-8B	14-7BU	14-5BU
Bosch (Германия)	9WAC	W8BC	W7BC	W5BC
Brisk (PAL) («Чехия»)	N19	N17Y	N15Y	N12Y
Champion (США)	L86C	L82YC	L87YC	L82C
NGK (Япония)	B4H	BP5HS	BP6HS	BP7HS

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ СКОРОСТИ МОЦИКА «ПИЛОТ» В РАЗЛИЧНЫХ КОМПЛЕКТАЦИЯХ

№ вар.	Карбюратор	Поплащенный клапан	Воздушный фильтр	Выпускная система	Макс. скорость, км/ч
1	K-39 (под "50")	штатный	штатный	штатная	52,1
2	K-39 (под "50")	штатный	K&N	штатная	54,2
3	Jikov	штатный	штатный	штатная	51,2
4	K-60B	штатный	штатный	штатная	48,4
5	K-60B	штатный	штатный	тюн. 1	53,3
6	K-39 (под "80")	штатный	штатный	штатная	55,7
7	K-39 (под "80")	штатный	K&N	тюн. 1	56,3
8	K-39 (под "80")	штатный	Polini	тюн. 2	62,3
9	Del'Orto	Polini	Polini	тюн. 2	71,1



ФИЛЬТР-ЭКСПРОМТ

Начинающим тюнингерам часто не хватает терпения изготовить новый воздухоочиститель. Для форсированного «Юпитера» его можно собрать быстро и из доступных деталей.

Камень преткновения при доводке мотора «Иж-Юпитер» — впускной коллектор, распределяющий поток бензовоздушной смеси по цилиндрам. А зачем, спросите, его доводить? А затем, что в условиях массового производства его трудно сделать полностью симметричным, и смесь идет туда, где меньше сопротивление. В результате наполнение каждого из цилиндров может ощутимо отличаться. Чтобы сделать этот поток равномерным, заводские конструкторы придумали шайбу с язычком, поворачивая которую можно в небольших пределах корректировать интенсивность потоков горючей смеси.

Беда в том, что, регулируя таким образом, мы ухудшаем наполнение лучшего цилиндра, вместо того чтобы облегчить «дыхание» «задушенного». Для форсированного двигателя такое решение неприемлемо. Выход из ситуации один — установить на каждый цилиндр свой карбюратор. Их регулировка потребует времени и терпения, но дело того стоит.

Изготовить переходники для установки карбюраторов при наличии слесарных навыков несложно. А вот соединить все это с воздушным фильтром, да так, чтобы не создать дополнительного сопротивления, удастся не всем. Представляю на ваш

суд итог моей работы: два варианта фильтра для форсированного двигателя. В том и другом случаях они собраны из доступных деталей.

Первый вариант — сборка из пластикового корпуса воздушного фильтра «Восход». Выбор пал на него потому, что расстояние между осями его входных патрубков соответствует расстоянию между осями диффузоров карбюраторов. Патрубки и карбюраторы соединил отрезками толстостенного резинового шланга от системы охлаждения автомобиля. Штатный фильтрующий элемент удалил, а вместо него поставил пластину из 8-миллиметрового винипласта. Можно воспользоваться и текстолитом, но предварительно выдержите его денек-другой в масле (некоторые сорта текстолита в нем раскисают, а потому для использования в фильтре непригодны). В центре пластины высверлил отверстие, равное внутреннему диаметру «минского» (он же «тульский») бумажного фильтра (можно установить два фильтра от мопеда). Пластику вклеил в корпус силиконовым герметиком. Фильтрующий элемент крепится к ней при помощи шпильки с гайками (см. рисунок). Для герметичности положил под фильтр и гайки шпильки прокладки из бензомаслостойкой резины. Поверх эле-

мента надел защитный кожух от мопедовского фильтра. Если такой не найдете, сделайте его из банки из-под кофе.

Эта конструкция показала себя неплохо, но под нагрузкой мотоцикл стал немного «туповат». Может быть, мал объем корпуса перед карбюратором или слишком велико сопротивление потоку воздуха.

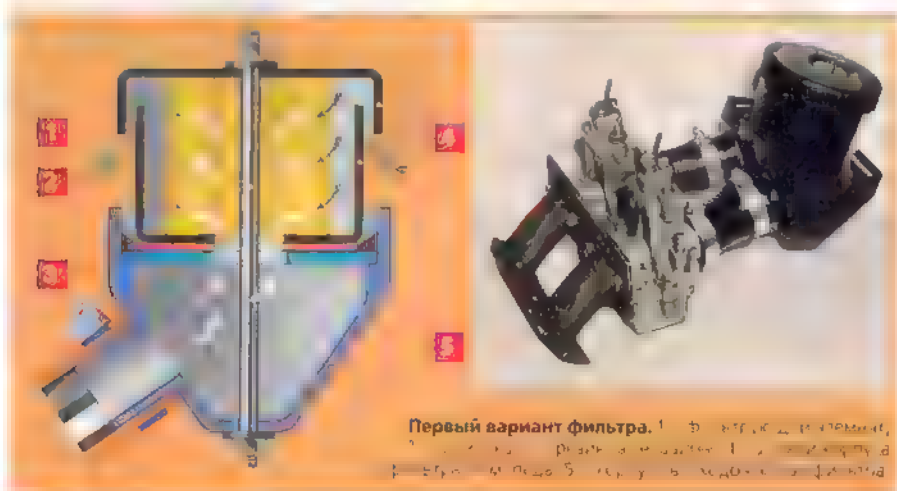
Второй вариант. С большим или меньшим успехом я испытал еще несколько конструкций, но в конце концов вернулся к набившему оскомину родному «моча-



Переделанный фильтр от «Иж».

лочному» — «ижевскому» фильтру. Возобладала жадность: сменить масло и промыть мочалку гораздо дешевле, чем регулярно покупать недешевые бумажные фильтрующие элементы. Штатное выходное отверстие заглушил, приклеив к нему силиконовым герметиком пластиковую крышку для консервирования. Сделал в боковых стенках корпуса фильтра два отверстия для пластиковых водопроводных уголков с резьбой 1" и закрепил их гайками. Получившуюся конструкцию соединил с карбюраторами шлангами подходящей формы, применяющимися, как и в первом варианте, в автомобильной системе охлаждения. С этим фильтром отъездил два сезона: он показался мне наилучшим, и не только из соображений экономии денег. С ним ощутимо улучшилась динамика мотора — за счет большего, чем у бумажных фильтров, сопротивления на впуске. Видимо, сказывается то, что жиклеры в карбюраторе подобраны именно под него.

Сейчас на мотоцикле установлены карбюраторы Jikov от Jawa. Отверстия в их жиклерах оказались великоваты, так что занимаюсь подбором других. Но конструкцией в целом я уже доволен, она проста и надежна. ■



Первый вариант фильтра. 1 — фильтр «Иж», 2 — корпус, 3 — шланг, 4 — шпилька с гайками, 5 — прокладка, 6 — защитный кожух.

СТОЙ И НЕ РЫПАЙСЯ!

ЗАДНИЙ «БАРАБАН» ATV*

Смешно и жутковато было наблюдать за тем, как наш приятель гнался за «эйтивишкой», голося: «Стой, ты куда?!» А квадрик сам по себе галопировал под гору – не удержал износившийся задний тормоз... Догнал... Хмуро спросил: «А как его, тормоз-то, чинить?». Это весьма несложно.

НАТЯНИ ТРОС

Принцип его действия такой же, как и переднего, но конструктивное решение иное. Барабан один и расположен в середине задней оси. Привод не гидравлический, а механический, отсюда специфика регулировки зазора «колодка-барабан». Проводится она подтяжкой тросов – их два. Один расположен в верхней прорези рычага привода колодок, он идет от ручки стояночного тормоза. С него и начните. Прокатывая квадрик по ровной поверхности, закручивайте гайку «барашек», пока колеса не затормозятся. Затем отпустите гайку на пару оборотов – барабан должен освободиться, т. е. машину опять можно сдвинуть.

При этом следите, чтобы ручка троса уверенно удерживалась фиксатором, а включение стояночного тормоза происходило без сверхусилия. Отрегулировав, обратите внимание, какое положение заняла стрелка-индикатор износа накладок. Если она отдалена от «нулевой» отметки на 5–10 мм – колодки работоспособны. Тогда регули-

руйте нижний трос, соединяющий тормоз с ножной педалью.

Закручивайте его барашек (он нижний) и прокрутите, в какой-то момент ход педаль «включает» тормоза.

Регламентное положение для педали не прописано – установите ее в удобное для вас. Но не допускайте холостого хода педали более 40–50 мм – регулировка тормоза на срабатывание при положении «педаль в полу» потребует излишне частой подтяжки троса. И потом, естественный износ на колодок неизбежен – несколько поездок и вам некуда будет дожать педаль для экстренного торможения «задком».

Обнаружите, что стрелка подобралась вплотную к «нулю» – значит, накладки изношены «в дым», и колодки подлежат замене. Сигнал к ремонту, если вы тормозите, а «задок» скрежещет. Обычно такие звуки вызывает грязь, проникшая в исполнительный механизм. За исключением случая, если скрежет сопровождается движением квадрика (без торможения) задним ходом. Причина – повышенный люфт

опорного подшипника задней оси. Как его заменить – отдельная тема.

Бывает, при торможении педаль начинает вибрировать. Не сомневайтесь, виновники – неравномерно изношенные накладки или (и) барабан.

НЕ КРУТИ «ОТ ДУШИ»

Чтобы добраться до колодок, потребуются снять правое заднее колесо и действовать под днищем квадрика. Поэтому, помимо домкрата, приготовьте устойчивую подставку-стремянку. Не занимайтесь ремонтом на мягком грунте! Почему так важна устойчивость, сейчас поймете. С парой гаек механизма придется справляться «ломовым» рожковым ключом «на 41» с ручкой в полметра (или разводным такого же размера), прилагая к крепежу изрядное усилие. Так вот на мягком грунте свалите ATV на себя, застрянете под машиной в экзотической и весьма болезненной позе.

Итак, выньте шплинт из корончатой гайки ступицы, ослабьте ее и колесные болты на несколько оборотов. Вывешивайте ма-



- А – положение ручки тормоза, установленной на фиксаторе.
- Б – при ремонте заднего тормоза используйте надежный домкрат.
- В – тормозной механизм в сборе.
- Г – защитный щиток заднего тормоза (один болт крепления откручен).
- Д – соединение колесной ступицы и оси.

* Вспоминая об обслуживании барабанных тормозов ATV на примере Honda TRX300 см. в «Мото» № 1.

длину домкратом, укрепляйте стремянкой и снимайте колесо. Далее, окончательно открутив гайку оси, беритесь за ступицу – со шлицов вала она должна сняться от усилия руки. Если сдернулась мизинцем, проверьте состояние шлицов на деталях – возможно, они разбиты, а окружной люфт более 0,5 мм (на сторону) считается критическим. И наоборот, если ступицу потребовалось сбивать с вала киянкой, проверьте, не деформированы ли шлицы (выглядят как «червяк»). Надеемся, не нужно объяснять, что подобные метаморфозы не требуют немедленной замены ступицы (это чаще всего) или вала. Но в том и другом случаях об эксплуатации машины в экстремальном режиме забудьте.

Теперь тем самым – на 41 и откручивайте контр- и основную гайки, удерживающие тормозной барабан на шлицах. Под ними расположены две шайбы: наружная – малого размера, затем следует покрупнее – сняв защитный щиток и кожух тормозов, демонтируйте барабан. На этот случай в картере оси предусмотрены три специальные лазы. Вставьте в них стальные прутки (подобдет и отвертка средней толщины) и на 2–3 см сдвиньте барабан по шлицам. Его корпус достаточно мягкий, поэтому «от души» не налегайте – действуйте осторожно, равномерно распределяя усилие по кругу. Затем рукой верните барабан назад и увидите, что на валу осталось уплотнительное (рези-

новое) кольцо. Не повредив, снимите его с оси и уже вслед за ним – барабан.

КОЛОДКИ И ВОКРУГ НИХ

Колодки увидели? Проверьте состояние накладки: если толщина близка к миллиметру, колодки пора менять. Их крепление незащищено: две стяжные пружины и шайба со шлицом на неподвижной опоре колодки. Снимите шайбу, руками отожмите колодки от опор и снимите вместе с пружинами. Механизм может быть еще и забит грязью или покрыт пленкой масла. Если так, то ищите поврежденное уплотнение. Прозевайте и оставите хоть одно рваное, ремонт закончится ничем. Пара-тройка поездок по грязи – и даже новые колодки откажутся тормозить.

Уплотнители несколько. Два резиновых кольца: на оси барабана (о нем упоминали) и на картере редуктора. Сальник – в защитном кожухе, еще один – на колесной оси, герметизирующий редуктор. Осмотрите и вентиляционную трубку – она должна быть без дыр и трещин, плотно надета на штуцер корпуса тормозов и внутри не засорена.

Особый случай, если рабочая поверхность барабана изуродована рисками глубиной более 0,5 мм. Ее придется расточить (такую операцию можно доверить лишь проверенному токарю), но прежде выньте из барабана противоскриповое кольцо. И учтите, после расточки его посадочная канавка в барабане станет мельче поло-

женной. Проточите до нормы и эту канавку.

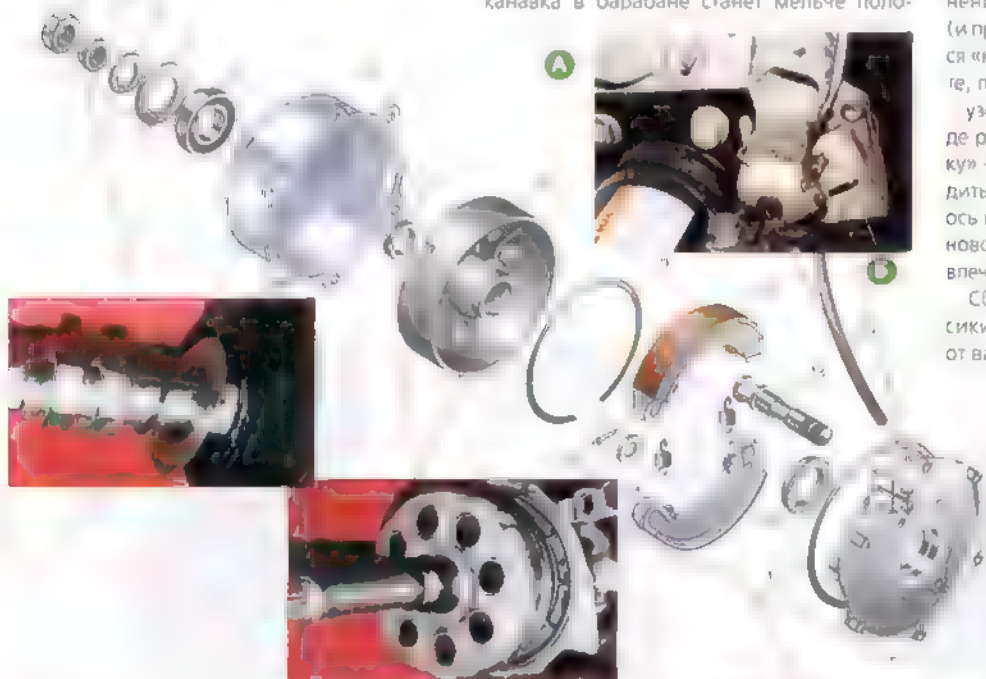
О выборе колодок на замену старым. Можете воспользоваться оригинальными: цена комплекта – \$37. В то же время колодки известной фирмы «Феродо» служат не хуже, а стоят \$20–25. Самую долгую жизнь тормозам обеспечат колодки Long Life, но станут они подороже – полсотни долларов. При неэкстремальной езде их хватит на несколько лет.

«ЗАД» – НАЗАД

Заменяя или исправив детали, приступайте к сборке. Очередность – обратная разборке, а дополнить ее надо следующим.

Рабочие поверхности и кромки резиновых уплотнителей смажьте тонким слоем тугоплавкой (точка плавления – порядка 120 °C) графитосодержащей смазки. Барабан сначала наденьте до упора на шлицы оси, затем вставьте в его паз резиновое кольцо. Укрепив кожух барабана, наденьте на вал шайбы. Напомним, первой установите ту, что большего диаметра, ее обязательно расположите полированной стороной к кожуху тормоза. Переверните – ее другая поверхность (она «грубая») махом уничтожит расположенный в кожухе сальник. Шайба, та, что помельче, – пружинная, ее ориентируйте сужением к колесу. Максигайки («41-е») затягивайте с усилием 3,5 кг м – внутреннюю, 9 кг м – контргайку. Резьбы обязательно обезжирьте и нанесите на них фиксатор резьбы. Шлицевое соединение смажьте консистентной смазкой (и при следующей разборке оно разъединится «как по маслу»). Гайку ступицы затягивайте, приложив момент 5–6 кг м. Если слабее, узел вскоре развалится, и удары при езде разобьют ступицу. Встанет это в «копеечку» – \$120. Перестараетесь – можете повредить резьбу на валу, что еще менее приятно: ось придется менять, а это, помимо покупки новой детали (от \$200 до \$300), еще и повлечет разборку половины аппарата.

Сборку закончили? Отрегулируйте трещотки привода и смело в путь. Квадрики от вас не «сбежит».



Расположение деталей механизма заднего тормоза: основная гайка барабана, 3 пружинная шайба, барабан, колодки, возвратные пружины, штуцер вентиляционной трубки (А) и стрелка-индикатор износа накладок (В).

Укрупнены штуцер вентиляционной трубки (А) и стрелка-индикатор износа накладок (В).



Не забывайте после поездок мыть «задок». Так он устроен: мусор с дороги любит собирать.

ХОЧУ ВСЕ ЗНАТЬ О ТОКЕ

ЗАЧЕМ БАЙКЕРУ ТЕСТЕР?

Случись отказ в электрике машины, а у вас нет собственного тестера, — идите на поклон к мотоэлектрику. А уж он «напряжет» вас еще как! Не дешевле обзавестись собственным? Освоить его не сложно, но надо еще уметь выбрать подходящий.

ВСЕ СРАЗУ

Наипростейший тестер — контрольная лампочка с двумя проводками. Тем, кто не претендует на большее, чем обнаружить обрыв проводки, она — в самый раз. Для распознавания более сложных неисправностей требуется уже настоящий тестер: вольтметр, амперметр и омметр «в одном флаконе». Но учтите, электрооборудование мототехники устроено по-разному. В скутере, оборудованном электроразъемом, потребуется проверить ток «старта» — нужен тестер, измеряющий силу тока в пределах 10–12 А. У «Волка» пускатель автомобильный, и ток он потребляет большой. Существуют машины с питанием электрооборудования постоянным напряжением, а есть и работающие от пере-

менного (некоторые эндуро, ЗиДы, «Мински»). Перечислять различия не стоит — прочитайте раздел «Электрооборудование» в инструкции к вашей технике и без труда определите, какими видами измерений и в каких пределах должен быть ваш тестер.

Стоимость приборов колеблется в пределах от \$20 до 70. Расскажем, на что способен каждый из них.

«СТРЕЛОЧНИКИ»...

У тестеров бывают стрелочная и цифровая шкалы измерения. Со стрелочной раза в четыре дешевле «цифровика». Однако и не удобств с ним хоть отбавляй. Стрелочная шкала «читается» без затруднений лишь тогда, если ее размер в полстраницы книги

Китайские «малютки» (те, что стоят доллар два) придется рассматривать под лупой. Циферблат «стрелочников» забит множеством шкал — сразу не определишь, по какой вести отсчет. И градуировка путанная: одни шкалы поделены от нуля до 30 единиц, другие — до сотни. Переключатели пределов измерения может быть несколько, выбору правильных комбинаций придется научиться. Добавлю, такие тестеры действуют точно только в горизонтальном положении. Наклоните — перед началом измерений ручкой подстройки стрелку придется возвращать к «0».

Дешевизна взяла верх? Предупредим: подвеска стрелки настолько капризна, что падение или тряска в инструментальном ящике мотоцикла стрелочнику заказаны. Место такому тестеру только в гараже.

...И «ЦИФРОВИКИ»

Тестеры с жидкокристаллическим дисплеем в большей части китайского производства (цена — \$5–8). Даже дешевые, отдадим им должное, вполне удовлетворят запросы байк-электрика. Шкала выдает абсолютные показания, и что-либо пересчитывать не придется. Переключатель пределов измерений ручкой (как и у стрелочного), зато он один, что удобно. Но если не известен уровень измеряемой величины, то на



Самый дешевый «тестер» — лампочка с двумя проводами. Как «диагност» годится только для определения есть ли напряжение в цепи или нет. Производитель — Россия. Цена — 10 руб.

Мультитестер MF110. Стрелочный, очень компактный — он меньше ладони. Но это и есть его основной недостаток — отсутствие защиты. Прибор без защиты. Производитель — Китай. Цена — 40–60 руб.

Один из стрелочных тестеров. Шкала читается достаточно легко, однако прибор здоровенный, величиной с энциклопедический словарь. Требуется определенная сноровка в измерениях. Подобные приборы выпускаются с системой защиты — без нее. Производители — российские предприятия. Цена — от 100 до 200 руб.

Вполне удобный цифровой прибор. Компактен, надежен, с достаточно точным набором опций. Но не способен измерять емкость. Требуется тщательная проверка при покупке: много жалоб на бракованные экземпляры. Защищен по току и оборудован. Производители — китайские фирмы. Цена — 5–200 руб.

чинать работу придется с наивысшего предела измерения и уменьшать его по мере необходимости

Недостаток этих тестеров – отсутствие функции измерения переменного тока, так что они не пригодны для полноценной диагностики техники, питаемой генераторами переменного тока без последующего выпрямления (упомянутые ЗиДы и «Мински»). Другое неудобство – если сгорел защитный предохранитель или надо сменить батарейки питания, прибор придется расковыривать отверткой

Зато таким тестером можно проверить состояние электростартера малокубатурной техники. Он способен измерить постоянный ток до 10–16А. Это – по инструкции, а на деле – до 20. Но измерение проводите быстро, иначе оплавятся провода щупов. Приборы подороже (\$20–25), как правило, снабжены защитой от неправильного подключения особым автоматом и даже сообщают «пищалкой», что вы совершили ошибку (положим, омметром лезете измерять вольты). Тот же зуммер помогает тестировать проводку: есть обрыв – молчит, исправна – звучит. Польза очевидна: не надо, удерживая щупы на контактах в глубине моторного отсека «сворачивать» голову, чтобы увидеть цифры на дисплее. Некоторые тестеры способны определить обороты двигателя и «воспринять» переменный ток

Следующую ценовую ступеньку занимают автоматические приборы (около \$30–40). Помимо прелестей, описанных выше, они не требуют крутить ручку переключателя – им надо лишь (нажатием на кнопки) «указать», какую величину (ток, напряжение или иное) требуется измерить. Нужный диапазон измерений он подберет сам. Можете не беспокоиться о батарейках: по окончании работы или при длительном перерыве прибор сам отключит питание

Самые серьезные – multifunctionаль-

ные тестеры стоят не меньше \$50–70. «Серьезные» совсем не значит, что они сложные, наоборот, пользователь получает массу удобств. Помимо того, что «умеют» более дешевые модели, они способны запоминать измерения на экране. Зачем это? А затем, что в иных ситуациях следить за дисплеем трудно, – глаза заняты поиском контактов. Если измеряемая величина «прыгучая» (положим, напряжение пульсирует), то псевдоаналоговая шкала (похожая на шкалу термометра) покажет динамику ее изменения. А выносной термодатчик поможет измерить температуру деталей мотора и жидкостей. С помощью токовых клещей, надетых на провод, моментально определите протекающий ток (не надо «разрывать» цепь, как при применении дешевых приборов)

Однако не стоит разоряться на столь совершенный тестер, если пользуетесь им от случая к случаю, – не вечна же электрика барахлит! Он, скорее, для тех, кто постоянно ремонтирует мотоциклы

Но учтите, модификаций «цифровиков» в каждой ценовой категории – не счесть, и некоторые созданы вовсе не для мотоэлектрика, а, скажем, для специалиста по микросхемам. К примеру, есть тестеры, способные измерить силу тока всего в пол-ампера, даже ток, потребляемый фарой или катушкой зажигания, не говоря о стартере, для них за пределами. Чтобы не ошибиться, перед покупкой изучите инструкцию. А то как бы не пришлось дорогой прибор «дополнять» еще и дешевым

Неоспоримое преимущество цифровых тестеров, к тряске и вибрации они терпимее. Присущая всем слабость при отрицательных температурах или под лучами палящего солнца дисплей может расплыться темным пятном. Отогрейте или охладите прибор (не в холодильнике, а в тени), и экран опять оживет

Помимо перечисленных функций большинство тестеров «умеют» и кое-что еще: проверять транзисторы, измерять емкость конденсаторов и т. п.

У ПРИЛАВКА

Приобретая импорт, удостоверьтесь, что его сопровождает инструкция на русском языке. Не прочтете текст – прибор не освоите. Все обозначения на тестере на английском или даже на китайском языках. Замена питания или сброс (замена) защиты может потребовать знания особенностей, присущих данной модели

Провода должны быть диаметром не меньше 2–4 мм, худосочные жилы при измерении больших токов расплавятся. Лучше, если щупы будут разборными, чтобы в случае повреждения «родного» провода его можно было бы сменить без мучений

Прибор, не оборудованный защитой от перегрузок, рано или поздно сгорит опытный электрик, случается, «измеряет» вольты омметром, то есть устраивает тестеру короткое замыкание

Поинтересуйтесь у продавца, можно ли будет дополнить тестер опциями, расширяющими его возможности, выносными клещами, термодатчиком и т. д. Понятно, что при сопоставимых ценах предпочтительнее покупать «расширяющийся» прибор

Выбирайте тестер с питанием от распространенных батареек или аккумуляторов. Некоторые элементы дороги, да их еще и поискать придется

Дешевые цифровики часто – дешевка и врут безбожно. До покупки оцените достоверность показаний, включите «омы» и замкните щупы между собой. Если на шкале высвечиваются лишь нули или единица в последнем знаке после «запятой», – настройка идеальная. Если же цифры постоянно меняются в одном или нескольких разрядах, – прибор халтурный. **ИИ**



Достаточно совершенный автотестер, с массой полезных дополнений «прозвонка», измерение силы переменного тока и оборотов двигателя. Недостатки: быстро разряжает батарейку, в режиме измерения тока не имеет защиты. Производители – Китай, Корея. Цена – 550–600 руб.



Представитель цифровиков-автоматов. Компактен и надежен, с большим набором удобных опций. Однако он не «обучен» измерять токи более пол-ампера. Цена – 550–600 руб.



Мультитестер-автомат-цифровик. Способен измерять постоянный ток в цепи без ее разрыва. Но цена – 1,5 тысячи рублей – делает его для «просто мотоциклиста» некупаемым.

ПОЧТИ КАК У «ХАРЛЕЯ»

КЛЮЧИ ОТ ЗАМКА ЗАЖИГАНИЯ НАДЕЖНЕЕ ДЕРЖАТЬ В КАРМАНЕ

Эта маленькая железячка, даже если она торчит в замке, так и норовит потеряться... Где-то прочитал про «замок» по-харлеевски и загорелся идеей: подключить замок зажигания мотоцикла так, чтобы постоянное присутствие в нем ключа стало необязательным: вставил, повернул — все включилось. Повернул обратно, вынул, положил в карман — а электрика осталась включенной..

После поворота ключа в замке зажигания замыкаются его контакты K1, при этом ток подается на обмотку реле K2. Оно срабатывает, и ток через его замкнутые контакты K2.1 поступает к потребителям (зажигание, фары и др.). Если теперь повернуть обратно, ключ в замке зажигания, то через контакты K2.1 и диод VD ток все равно поступает к обмотке реле, и его контакты остаются замкнутыми — оно блокирует само себя.

Чтобы отключить потребителей, нужно хотя бы на мгновение прервать течение тока через обмотку реле. Для этого достаточно использовать любую кнопку или тумблер — лишь бы удобно крепились на мотоцикле. Я приспособил аварийный выключатель зажигания — на схеме он обозначен K3. Подключение через этот выключатель в случае попытки угона усложнит задачу злоумышленников (как, впрочем, любое нестандартное решение).

Диод VD установлен для того, чтобы

«разгрузить» замок зажигания. Теперь даже во время замыкания его контактов ток к потребителям идет только через контакты реле. Применение диода продлевает долговечность замка — он «перекладывает» всю нагрузку на реле, а оно, если придется менять, значительно дешевле. Да и разобрать его намного проще, если возникнет необходимость почистить контакты. В схеме можно использовать диод КД209 с любой буквой или другой, рассчитанный на ток не менее 300 мА.

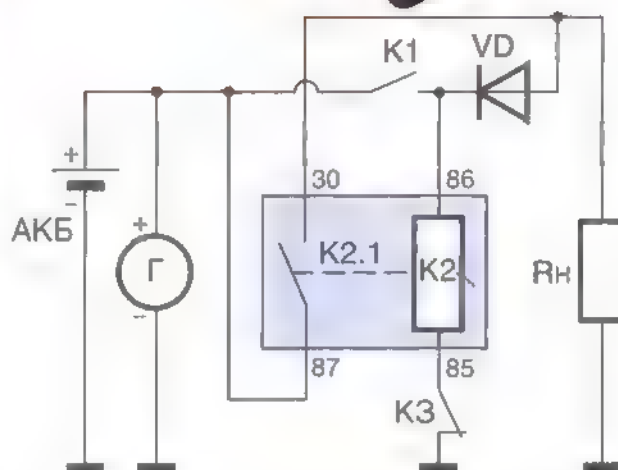


Схема «ключа»: АКБ — аккумулятор, Г — генератор, Ян — потребители электрического тока, K1 — замок зажигания, K2 — реле, K3 — выключатель зажигания, VD — диод.

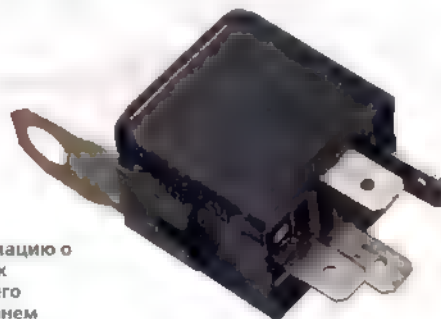
От редакции:

В этой схеме лучше применять автомобильные реле 113 3747, 90 3747-10 или РС 527, рассчитанные на длительное включение, — они используются на автомобилях для включения фар. Не связывайтесь с РС 528 и другими, предназначенными только для включения сигнала — они при длительной работе могут перегреваться. Чтобы не ломать голову над тем, как реле фиксировать, покупайте те, у которых на корпусе есть кронштейн для крепления. Обозначения выводов на всех отечественных и большинстве европейских реле одинаковы. Выводы обмотки — 85 и 86, а с контактами соединены 87 и 30. Если обозначения стерлись, «зовите» в помощники омметр. Когда при «прозвонке» прибор покажет 59 Ом у РС-527 или от 76 до 93 Ом у 90 3747-10 и 113 3747, — значит, это выводы обмотки. Оставшаяся пара — контакты.

Не прикручивайте, а крепите более надежным способом провода к выводам реле. Плохой контакт вызывает нарушения в работе электросхемы мотоцикла, а может и довести до пожара. Очень советуем пользоваться клеммами. На худой конец, припаяйте провода к выводам реле, но в этом случае установите реле таким образом, чтобы при ремонте мотоцикла не пришлось их отпаивать. **И**



Информацию о выводах реле и его внутреннем устройстве можно найти на его корпусе.



Лучше всего воспользоваться реле в таком корпусе.

Можно ли установить на «Урал» ИМЗ-8.103-10 цилиндро-поршневую группу от «Урал-Волка»?

Алексей КОЗЛОВ, Юрий КАУХОВ,
г. Осташков Тверской обл.

Нет, это невозможно: в ЦПГ «Волка» особые крепления цилиндра к картеру (сквозными шпильками, а не анкерными болтами). Кроме того, в моторе «Урал-Волка» кривошип с большим ходом поршня (78 мм вместо 68) и своеобразные посадочные размеры. ❏

Как связаться с Тульским заводом – хочу попросить прислать оригинальные детали для мотороллера «Тула»?

Виктор ГАРШИН, Новосибирск
Вынуждены вас расстроить: Тульский машиностроительный завод им. Рябикова «завязал» с производством запчастей. Однако рано горевать – на прилавках еще много запасных частей. По крайней мере, в Москве можно купить любую деталь. Что же касается Новосибирска и других городов России, обратитесь к продавцам на рынках – обычно они поддерживают связи со столичными коммерсантами и многие товары получают отсюда. ❏

Можно ли в схеме бесконтактной системы зажигания от ВАЗ-2108 оставить контакты, а не менять их на датчик Холла?

Константин СУВОРОВ,
г. Снежинск Челябинской обл.

Если оставить контакты, то такая система не будет уже называться бесконтактной. Электронная система зажигания, работающая в составе штатной контактной пары, устанавливалась на автомобили «Волга» и ГАЗ-53, от этих моделей и следует использовать коммутатор. Подобные переделки системы зажигания не раз описывали в своих письмах и наши читатели. Мы их не публиковали по той причине, что бесконтактные системы зажигания, как с индуктивным датчиком, так и с датчиком Холла более совершенны. ❏

Можно ли на «Днепр» 1979 года установить 500-ваттный генератор от «Урал-Волка»?

Юрий ИВАННИКОВ,
г. Серпухов Московской обл.

Установить можно, но придется внести в схему электропроводки изменения, согласно прилагаемой к генератору инструкции. ❏

Поменял коробку передач на Jawa-350/360, но стала «вылетать» 2-я ско-

рость и гнет вилку переключения. В чем причина?

Алексей МИРОШНИЧЕНКО, Омск
После установки новой коробки передач ее необходимо отрегулировать. Как – об этом подробно написано в неоднократно издававшихся руководствах по ремонту. Но и при правильно отрегулированной коробке передача может самопроизвольно выключаться, если были установлены не новые детали, а секонд-хэнд с износом кромок шлицов валов и шестерен. ❏

Можно ли на «Иж-ПС» установить бесконтактную систему зажигания по типу той, что устанавливают на ковровские мотоциклы?

Сергей ГУДАНОВ, с. Хрущевка Липецкой обл.
Подобные системы с генератором Г-427 и электронным коммутатором КЭТ-1А устанавливали на спортивные версии «спортивного» мотора на мотоциклах «Иж-К15», «Иж-М15». Для мотоциклов «Иж» выпускался свой датчик со смещенным (сравнительно с ковровскими) сердечником из-за обратного направления вращения коленчатого вала. Разбирающиеся в электронике механики с успехом прилаживают и современные 12-вольтовые генераторы «Совы» с БКС на «Иж-ПС». ❏

Слышал, что иные умельцы заменяют детали КП мотоцикла Jawa-350/360 на детали от более поздних моделей. Так ли это, и какие детали взаимозаменяемы?

Андрей ЮШКОВ, Белгород
Действительно, к указанной модели Jawa подходят детали КП от Jawa-350/634 и Jawa-350/638, кроме самого вала переключения передач (оставьте родной вал). Заменять надо все детали в сборе, но не забыть после перестановки провести регулировку КП, как описано в руководстве по ремонту. Проводить регулировку следует при извлеченном из половин картера коленчатом вале. ❏

В чем разница между шампунем, содержащим защитные компоненты, и без них. В каком случае надо применять тот и другой?

Владимир КАРТЕНЕВ, Москва
Роль «защиты» в шампунях играет воск или иной полимер. После мойки мотоцикла тонкий слой этих веществ остается на лакокраске и предотвращает ее контакт с агрессивными средами (к примеру, кислотными дождями). Но он далек от совершенства: неделя поездок, особенно в ненастье, – и слой исчезнет. Поэтому рачительный хозяин, вымыв аппарат, обязательно тут же покрывает лако-

краску полиролью, содержащей полимеры более стойкие, чем у шампуней. Это гарантирует предохранение покрытия уже на месяцы. Нетрудно понять, что если эти две операции разделены ездой, то надо использовать шампунь, содержащий «защиту». ❏

Почему на мотоциклах «Восход-3М» с электронным зажиганием в блоке КЭТ-1А нет схемы, которая обеспечивала бы автоматическую регулировку угла опережения зажигания в зависимости от оборотов двигателя?

Александр КУШНИР, Одесса, Украина
Указанной схемы нет по той же причине, почему на «Восходы» не устанавливают систему впрыска топлива или антиблокировочную систему тормозов. Блок с изменяемым углом опережения зажигания значительно усложняет схему или требует установки генератора другой конструкции. В обоих случаях это повлечет удорожание мотоцикла в целом, при том что значительного выигрыша в показателях двигателя не даст. Поэтому ковровский Зид не только на «Восход-3М», но и на современную продукцию такое новшество не вводит (хотя опытные работы в этом направлении на заводе ведутся уже не один год). ❏

Меня на мокике «Пилот» не устраивает карбюратор, глушитель и еще кое-что. Можно ли установить японский карбюратор, другой глушак? И есть ли сайты в Интернете, где про это написано?

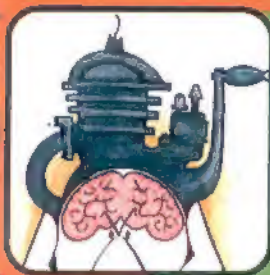
Dflyl
При грамотно проведенных работах замена карбюратора и глушителя даст повышение мощности. Однако для настройки систем впуска-выпуска потребуются жиклеры карбюратора разной производительности, элементы резонансной трубы различных конфигураций и тормозной стенд. Насчет существования сайтов в Интернете, на которых была бы подобная информация о «Пилоте», нам ничего не известно. Поделитесь информацией, если таковую обнаружите! ❏

Можно ли в двигатель «Иж-Планеты-5» установить кованые поршни?

Durling, Белоруссия
Установить-то можно, но где их достать? Насколько нам известно, такие поршни для мотоциклов семейства «Иж» выпускались лишь для «Юпитеров». ❏

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ

Письма без указания имени автора редакция не рассматривает.



В «Мозгодроме» накопилось немало маленьких советов наших конкурсантов. Вроде бы мелочь, но «мал

золотник, да дорог» – кому-нибудь обязательно пригодится. Вот и решили мы в «Мозгодроме» открыть подрубрику «Мал золотник». В ней начинаем публиковать те премудрости, которые достаточно выразить одной-двумя фразами. Принцип отбора прежний: предложения, находки, хитрости должны быть оригинальными и проверенными на практике.

Победителем этого выпуска признан Максим Давыдкин из г. Новотроицка Оренбургской обл.: чопперостроители оценят его предложение по достоинству.

ЖИТЬ БУДЕТ!

Досталось мне как-то в нерабочем состоянии старооскольское зажигание для оппозитов. Диагностика подсказала, что вышел из строя выходной транзистор BU-941ZPFI. Замену нашел в «Мото» № 6-2000: на фотографии была изображена система зажигания с транзистором KT-898a1. Приобрести транзистор в радиомагазине не составило труда. «Прозвонив» его тестером, убедился, что выводы расположены так же, как и у BU-941, а значит, KT можно впаять вместо импортного транзистора, что я и сделал. Отремонтированное зажигание отдал другу, и теперь каждый вечер слышу под окнами громогласный выхлоп его мотоцикла.

Лев ГАРЯЕВ, Москва

И ПЛАСТИК ЗАСИЯЕТ

Визитная карточка чоппера – обилие хромированных деталей. С металлом все ясно, но не все можно сделать из него. С пластмассовыми деталями я поступаю так. Сначала напильником пилю медную проволоку (чем мельче будут опилки, – тем лучше). Затем на пластмассовую деталь наношу слой быстросохнущего клея и обильно посыпаю его стружкой. Когда клей начинает схватываться, подходящим предметом уплотняю слой стружки – чтобы обеспечить надежный электрический контакт между ее частицами. После этого гальваническим способом покрываю деталь слоем меди. Слой должен быть толстым – чтобы покрыть все неровности. Он выполняет в этом случае ту же роль, что и шпатлевка перед покраской. После этого шлифую и полирую деталь. К полировке отнеситесь серьезно: слой хрома в точности повторяет все дефекты медного. А когда деталь приобретет нужную форму и заблестит, можете смело ее хромировать. Покрытие получается надежным и красивым.

Максим ДАВЫДКИН, г. Новотроицк Оренбургской обл.

ЗАЧЕМ БАЙКЕРУ ГУБНАЯ ПОМАДА

Как-то проколол я колесо. Клеить камеру, как водится, оказалось нечем. Попытался накачать насосом, но воздух быстро выходил через зазор между ниппелем и отверстием для него в ободе (колеса на мотоцикле стоят литые, так что это единственное отверстие в ободе). Тогда взял у подружки колпачок от губной помады, протер его в его торце отверстие под диаметр резьбовой части вентиля и укоротил самодельную втулку до размера, при котором резьба лишь чуть-чуть выступает из торца надетого на вентиль колпачка. Затем накачал колесо, быстро надел колпачок от помады и закрутил поверх него вентильный колпачок. При этом резиновая часть вентиля плотно прижалась к ободу, и путь воздуха наружу в этом месте был перекрыт. Утечка через прокол была ничтожно мала, так что мне удалось благополучно добраться до шиномонтажа. А до него оставалось около 30 км.

При проколе камеры колесо спускает очень быстро – тут и до аварии недалеко.

Воздух, как правило, выходит через зазор между ободом и вентилем. Чтобы уменьшить риск, я теперь вырезаю из сырой резины толщиной 3 мм кольцо, смазываю его бензином и плотно надеваю на вентиль. Резина прекрасно уплотняет это место. Пользуясь таким методом, даже удавалось ездить на камере, у которой надорвана резиновая часть вентиля. Важно, чтобы внутренние края обода и отверстие под вентиль были без повреждений и грязи.



Максим ПИНЕГИН, г. Челябинск

ОТСРОЧКА ДЛЯ ПОИСКА ДЕНЕГ

При частой безудержной езде отверстия под спицы в дюралевых ступицах колес «Днепра» быстро разбиваются. Кончается это тем, что спицы иногда по одной, а иногда и пучками выскакивают из своих гнезд, и мотоцикл продолжает свой путь, «прихрамывая». Что я только ни делал, как только их ни затягивал – все бесполезно. В конце концов нарубил отрезки твердой дюралевой проволоки диаметром 2 мм и длиной 4 см и сложил их вдвое. В каждое гнездо вставил по два таких отрезка вместе с головкой спицы. Там, где выработка меньше, вставлял одинарные куски. Концы проволоки загнул, чтобы не мешались. Все еще сомневаясь в результатах эксперимента, погонял мотоцикл по бездорожью. Ни одна спица не покинула свое место! Так, периодически подтягивая их, доезжал сезон.



Тем, кто решит повторить мой опыт, следует знать, что подобный ремонт лишь дает отсрочку для поиска денег на новую ступицу.

Дмитрий ИЛЬИН,
п. Ворытынский Калужской обл.

ЧТОБЫ ЗВЕЗДОЧКУ НЕ ПОТЕРЯТЬ



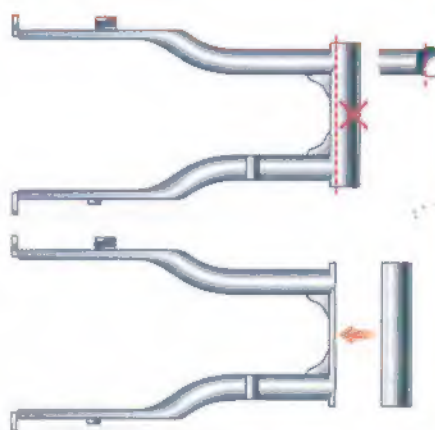
Стопорная шайба под гайкой ведущей звездочки Jawa-638 очень хрупкая. После нескольких разборок она, как правило, ломается. В продаже эту деталь не найти. Но ее можно сделать своими руками. Понадобится шариковый подшипник от ступицы заднего колеса велосипеда. Удалите из него все шарики. Перегородки сепаратора, через одну, разверните «ромашкой», а остальные, наоборот, прижмите (как показано на рисунке). Прижатые перегородки за счет своей упругости будут мешать гайке открутиться, а развернутые (но после затяжки гайки!) загнутся к граням гайки.

Игорь ЖДОБИН, г. Когалым Тюменской обл.

И Я ЕЕ ОТРЕЗАЛ

Решил я в задний маятник моего «Иж-Ю5» вместо изношенных втулок установить шариковые подшипники. Они надежнее и долговечнее. Маятник жестче крепится к раме. 101-й подшипник свободно провалился в трубу маятника, а 201-й плотно налез на ось. Но его наружный диаметр оказался великоват. Слишком тонкой стала бы стенка трубы после расточки до такого размера. Тогда я взял и отрезал эту часть маятника, как показано на рисунке. Выточил новую трубу под 201-е подшипники и приварил к маятнику. Так надежнее!

Петр НИКИТИН, п. Раевский, Альшеевский р-н, Башкортостан



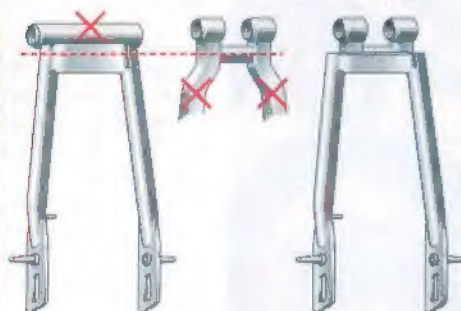
«СТАРУШКУ» — НА 18!

Чтобы поставить на Jawa-350/360 («старушку») 18-дюймовые колеса, нужно удлинить маятник подвески заднего колеса. Я испробовал несколько вариантов, но самый надежный и простой — найти готовый маятник под 18-дюймовое колесо от более поздних моделей Jawa-250/634 или 638. Его и «родной» маятники следу-

ет разрезать («болгаркой» или ножовкой), как показано на рисунке, а после уточнения размеров — сварить. Достоинство такого способа в том, что передняя часть «старушечьего» маятника входит плотно в образовавшееся отверстие маятника под 18-дюймовое колесо, есть возможность точно выставить детали относительно друг друга. Кроме того, сварка ведется на большой длине, что гарантирует прочность соединения.

Еще потребуется реактивный рычаг тормозного щита от Jawa-350/634 или 638 и новое колесо. Придется заменить и амортизаторы (их можно скомпоновать из двух, использовав верх родной, а низ от 634 или 638 модели). На переделанных таким образом Jawa'х я и мои друзья без проблем ездили несколько десятков тысяч км.

Иван ШАПШАЛОВ, Москва



МАЛ ЗОЛОТНИК

ЕСЛИ:

→ ...прохудился корпус глушителя, его можно временно герметизировать, натянув на поврежденный участок кусок камеры от мотоцикла и закрепив его с двух сторон винтовыми хомутами или проволокой.

Николай ТУБАЕВ, г. Ковров
Владимирской обл.

→ ...появились трудности при совмещении крышки картера с валами КП, свяжите валы между собой суровой ниткой. Коробка «съест» нитку без вредных последствий для мотора.

Роман МЕЛЬНИКОВ,
г. Заречный Пензенской обл.

→ ...вдали от гаража сорвалась резьба в свечном отверстии, оставшиеся витки можно временно усилить алюминиевой полоской от пивной банки, накрученной на свечу при ее закручивании.

Олег ПАРАМОНОВ,
г. Подольск Московской обл.

→ ...появилась потребность защитить двигатель снизу, вспомните о совковой лопате: цилиндрок, в который вставляется ручка, — черенок, если его разогнуть, прекрасно вписывается в переднюю часть рамы, а затем фиксируется болтами.

Константин ПАТЮКОВ,
г. Новокузнецк Кемеровской обл.

→ ...запотевают стекло шлема, вспомните о шампуне — в качестве антизапотевателя он действует не хуже фирменных средств.

Ervis VESKE

→ ...масло течет из вилки по резьбе между корпусом сальника и подвижной трубой, намотайте на резьбу два слоя ленты ФУМ, — она применяется водопроводчиками для герметизации резьбовых соединений.

Игорь МИТЮКОВ,
пос. Верхошижемье Кировской обл.

→ ...на «Урале» проколотая камера пришла в полную негодность, а новой нет, ее заменят две камеры размером 2,25x19 от мотоцикла, если просверлить в ободе отверстие под второй ниппель (Антон МАЛЬЦЕВ, г. Выборг Ленинградской обл.) или туго обвяжите поврежденное место с двух сторон веревкой (Иван СКАЗ, Москва).

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), дату и место рождения, адрес и номер телефона.

Валентино Росси — в Yamaha: это главная, главнейшая, наиглавнейшая новость чемпионата мира по кольцевым мотогонкам в классе MotoGP. В русском языке (в других, наверное, тоже) нет такой превосходной степени, чтобы по достоинству оценить эту новость.

Росси можно любить, ненавидеть, но невозможно не признать, что именно вокруг пятикратного чемпиона мира закручена основная интрига чемпионата мира. К чему приведет альянс итальянца и японского мотогиганта, сказать трудно. Ясно одно: благодаря этому ходу эксцентричный герой трекки предельно поднял интерес к чемпионату в целом.

Честно говоря, неизбежные победы Росси уже начали приедаться. Несмотря на бодрые рапорты устроителей MotoGP о росте аудитории зрителей, становилось все более очевидным, что Росси на Honda просто непобедим, и исход чемпионата можно предугадать со 100-процентной вероятностью. Даже самые оголтелые фанаты Доктора уже не возражали бы против того, чтобы интрига чемпионата сохранялась до последней гонки, а чемпион не определялся за четыре этапа до финиша. Сейчас мы близки к этому как никогда.

Впервые в своей карьере Росси будет выступать не на чемпионском мотоцикле. В 1996 году, когда он пришел в класс «125», ему сразу предложила контракт заводская команда Aprilia, которой не было равных в «младших» классах. Первые два своих высших титула (в 1997-м в классе «125» и в 1999-м в «250») он выиграл на мотоциклах этого производителя. Когда переходил в класс «500», перед Росси открывались двери всех ведущих команд. Напомню, шел 2000 год. Выиграл тогда Кенни Робертс-младший на Suzuki, очень сильна была Yamaha (основным пилотом которой был Макс Бьяджи, каждый год остававшийся в шаге от титула чемпиона), а та же Aprilia вояла работы над 500-кубовым мотоциклом. Вот почему выбор Росси в пользу Honda очевидным не казался. Но Валентино не ошибся. Да и вряд ли мог ошибиться, направившись в объятия мощнейшей команды во главе с легендарным пилотом Миком Дуэном и не менее легендарным инженером Джереми Берджесом. Так что три титула Росси в премьер-классе неожиданности никак не назовешь.

По поводу знака вопроса в формуле, вынесенной в заголовок. Помню реакцию Берджеса после выигрыша Росси второго титула в премьер-классе: «Теоретически он способен выиграть все чемпионаты, в которых примет участие. Другой вопрос, как поступит, когда ему выигрывать надоест». Позже и сам пилот-герой высказывался в том смысле, что в мотогонках он испытал уже все, неплохо бы попробовать себя в другой обла-

ROSSI + YAMAHA = ?..



сти, и даже пытался участвовать в автогонках. Правда, без особого успеха.

И вот теперь шаг, похожий на вызов. Кому?.. Мне эти события напомнили переход лидера FI Шумахера из Benetton в Ferrari, тогда заведомо слабую команду. Шумахер хотел доказать, что выигрывает он не потому, что пилотирует лучшую машину чемпионата. И «вытащил» Ferrari! Шумахер бросил вызов сам себе и достойно на него ответил. Теперь то же повторяет Росси.

И не один он: за «перебежчиком» двинулась практически вся команда, работавшая с Валентино последние четыре года. Во главе — Джереми Берджес (на его счету девять чемпионских титулов: один — в «бригаде» Уэйни Гарднера, пять — Мики Дуэна и три — Росси). С Берджесом ушли три ведущих механика — Алекс Бриггз, Барнар Ансве и Гари Коулман. Они «синтезируют» себя с механиками Yamaha Брентом Стивенсом и Маттео Фламини. Команда у Росси — «супер»! Остается «довести» мотоцикл.

Пока именно мотоцикл выглядит самым уязвимым звеном в цепи, которая связывает Росси и Yamaha. Бьяджи по этому поводу не упустил случая позлорадствовать: «Наконец-то Росси поймет, что такое слабый мотоцикл». Четырехтактный M1 не самым убедительным образом

выглядел на протяжении двух последних чемпионатов. И если неудачи сезона 2002 года можно было объяснить проблемами дебюта, то прошлогонные гонки иначе, как провальными, не назовешь. Карлос Чека, лучший из пилотов Yamaha, заняв в общем зачете чемпионата только седьмое место. В Кубке производителей Yamaha пропустила на второе место дебютанта — Ducati. А в командном зачете заводская команда Fortuna Yamaha заняла только пятое место. Поражение по всем фронтам! На роль спасителя чести призван Росси. Пока неизвестно, какие деньги предложила Yamaha Росси, но, вне всякого сомнения, не маленькие: честь дорогого стоит.

Генеральный менеджер Yamaha Motor Company's Technology Development Division господин Макао Фурусава на волне энтузиазма уже громкогласно заявил, что Росси выиграет первую же гонку сезона. Если верить его сообщению, то мотоцикл переделывается практически полностью — уже опробовано на трассе в Валенсии новое шасси, на подходе и новый двигатель. Фурусава обещает сделать все возможное и невозможное, чтобы «подогнать» новый мотоцикл под Росси.

«Подогнать» будет нелегко по двум причинам. Первая: Росси известен как гонщик с весьма своеобразной техникой. Берджес вспоминает, что когда Валентино только появился в классе «500», то сразу начал требовать настроить мотоцикл так-то и так-то, но эти требования противоречили всем канонам настройки. Его уверяли, что с тем, что он хочет, быстро ехать невозможно. Но, как ни удивительно, Росси это удавалось... И теперь — другое. Росси не сможет принять участие в тестах раньше 20 января. Honda настояла на том, чтобы Валентино выполнял свои обязательства до конца срока действия контракта. Участвовать в тестах Honda его, конечно, никто не заставляет, но тестировать мотоциклы конкурента — извините... Так что понять, как же надо настраивать мотоцикл «под Росси», механики Yamaha смогут только на тестах в Малайзии в самом конце января. А первая гонка — уже в апреле. Времени — в обрез.

Yamaha даже обиделась на Honda. Генеральный менеджер Давиде Бривиньо заметил:

— В прошлом году Бьяджи тестировал Honda сразу же после ухода из Yamaha. Равно как и Меландри, Барруш, Эдвардс... Не понимаю капризов Honda.

Тем не менее, дело обстоит именно так, и это еще одна причина поместить вопрос в формулу, что в заголовке.

Виктор МАМОНТОВ,
обозреватель телеканала
«Спорт» — специально
для «Мото»



→ МОТОР

КТО КРУЧЕ ПАДАЛ?

Чемпионат 2003 года по количеству падений превзошел все предыдущие. За 16 гонок сезона, включая тренировки и квалификации во всех трех «гран-пришных» классах, произошло 705 (!!!) падений, в среднем 44 за каждую. А ведь бюджеты команд такая статистика выпячивает основательно.

Валентино Росси возглавляет список участников чемпионата не только как чемпион: за сезон

он упал только один раз, причем во время свободной тренировки (на Заксенринге). На другом конце рейтинга звезда Superbike, дебютант «королевского класса» Нориюки Хага. Тот «покидал седло» 17 раз. Его партнер по команде, тоже звезда SB и тоже дебютант, хотя далеко не «чайник», не очень-то отстал от товарища: 8 раз, включая нашумевшую «шаровую молнию» на Заксенринге.

Еще один «супербайковец», Трой Бэйлисс, вроде бы опытный гонщик, чемпион, крушил новенькие Ducati 15 раз. А ветеран Гран-при, Алекс

Баррош, «проверял на прочность» Yamaha 14 раз.

В отличие от Росси, победитель в классе «250» Мануэль Пожиали умудрился приложиться даже на последней гонке сезона... на прогревочном круге. Его общий результат – 16 падений, то есть по падению на каждом этапе.

В «общем зачете» «лидируют» представители класса «125» – они валялись 115 раз, на втором месте класс «250» – 86, ну а в «королевском классе» гонщики получше берегли себя и байки – «всего» 75 падений. Уж очень дорогие – и те, и другие.



→ «КОЛЬЦО»

Состоялось официальное закрытие гоночного сезона и торжественное награждение победителей чемпионата и Кубка России 2003 года по шоссейно-кольцевым гонкам. Среди почетных гостей на церемонии присутствовали руководители Мотобциклетной федерации России, Госкомспорта РФ, представители Олимпийского комитета страны, ветераны и чемпионы прошлых лет.

О призерах чемпионата и Кубка мы сообщали в прошлом номере. Призы в специаль-

И КРАСИВО ФИНИШИРОВАЛИ

ных номинациях были вручены: «Гонщик года» – Владимиру Иванову из команды «Юкос Моторспорт»; «Сильнейший дебютант года» – Максиму Аверкину, выступавшему в личном зачете; «Команда года» – команде «No name Racing» из Москвы и «Лучшие механики» – технарям команды «Юкос Моторспорт». Для получения приза «Самый молодой гонщик» из Эстонии приехал 14-летний Михаил Быстров, 50-летнего дебютанта Владимира

Любича наградили призом «Самый возрастной участник».

Приятно, что именно журнал «Мото» отмечен в номинации «За наиболее полное и оперативное освещение чемпионата России в средствах массовой информации» и признан лучшим информационным спонсором чемпионата. А редактор «Мото» Алексей Серебряников признан лучшим спортивным обозревателем прошедшего гоночного сезона.

→ ГОНКИ НА ЛЬДУ

У НАС БОЛЬШЕ ВСЕХ ЧЕМПИОНОВ

11 января стартует 39-й личный чемпионат мира-2004, сейчас он проходит под патронажем FIM.

Но своим возникновением мировые ледовые мотогонки обязаны Федерации мотоспорта СССР. По ее инициативе в 1961 году был проведен турнир «Дружбы народов», в нем победил швед Бьерн Кнутссон. Следующий шаг развития гонок на льду – разыгранный в 1963 году первый Кубок

FIM. Тот почетный трофей хранится в коллекции уфимца Бориса Самородова. В следующем сезоне прошел первый чемпионат Европы, в нем победил другой уфимец – Габдрахман Кадыров.

Апофеоз деятельности нашей мотофедерации – проведенное по ее настоянию личное мировое первенство. В 1966 году первым чемпионом мира стал легендарный Кадыров, впоследствии установивший до сих пор никем не превзойденный рекорд: гонщик шесть раз выигрывал высший титул. Всего же из 38 розыгрышей индивидуального мирового чемпионата только семь раз золотая медаль доставалась иностранцам. Нынче в России из действующих «ледовиков» по три раза титул чемпиона мира завоевывали Юрий Иванов, Александр Балашов и Кирилл Дрогалин.

Прошлогодний чемпионат выиграл Виталий Хомицевич из Камска-Уральского.



КАЛЕНДАРЬ-2004

Личный чемпионат мира

- 11.01 1/4 финала, Заальфельден (Австрия)
- 11.01 1/4 финала, Куусанкоски (Финляндия)
- 17-18.01 1/4 финала, Оулу (Финляндия)
- 7-8.02 1/2 финала, Луховицы (Россия)
- 7-8.02 1/2 финала, Эрншелдсвик (Швеция)
- 14-15.02 Финал, Красногорск (Россия) – 1 и 2 этапы
- 21-22.02 Финал, Уфа (Россия) – 3 и 4 этапы
- 13-14.03 Финал, Ассен (Голландия) – 5 и 6 этапы
- 20-21.03 Финал, Берлин (Германия) – 7 и 8 этапы

Командный чемпионат мира

24-25.01 Инцель (Германия)
Участники: Австрия, Германия, Россия, Нидерланды, Финляндия, Чехия и Швеция.

Чемпионат Европы

26.02 1/2 финала, Луховицы (Россия)
28-29.02 Финал, Луховицы.